1314

WEEKBLAD. — 26e JAARG. — 48 BLADZ. — 20 JUNI 1963.
BELGIË : 10 FRANK. — NEDERLAND : ABONNEES : 65 CENT.

ROBBEDOES

OEI!... DE WAGEN STUIFT NAAR HET DORP!...

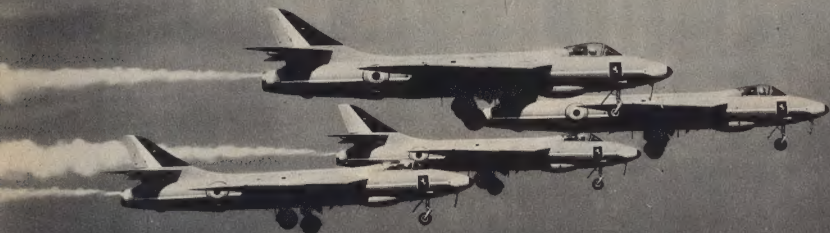
ZIE «STARTER» OP BLZ. 20



WEDSTRIJD

2e week

ROBBEDOES-LUCHTMACHT



WEEHONDERDVIJFTIG luchtdopen extra... Deze gulle gift hebben we aan de luchtkadetten te danken. Onze duizend prijzen kunnen nu als volgt onderverdeeld worden :

50 uitnodigingen voor een dagje bij de Rode Duivels met in aansluiting daarop een luchtdoop in een **zweefvliegtuig !**

750 luchtdopen met een DC-6 van de Luchtmacht, naar keuze einde juli of einde augustus, vanaf Bierset, Koksijde of Melsbroek. Een uur vliegen boven België.

200 boeken en albums, hetzij

—

1000 prachtige prijzen.

Wie aan deze wedstrijd wil deelnemen, moet in België wonen, van het mannelijk geslacht zijn en geboren zijn tussen 30 juli 1942 en 30 juli 1949.

ONZE TWEEDE OPGAVE

Deze staat in het teken van de Rode Duivels, de trots van onze nationale luchtakrobatie. Op de bladzijde hiernaast staat een boeiend artikel over een van hun patroeljes.

Majoor Deprins, de bevelhebber van de Rode Duivels, stelt je de twee vragen van de week. Hier komen ze...

Eerste vraag

Hoeveel tijd hebben de Rode Duivels nodig om een looping uit te voeren ?

7 - 38 - 67 of 89 sekonden ?

Tweede vraag

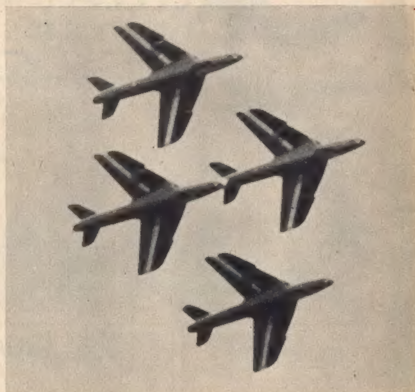
Onze foto toont de Rode Duivels in horizontale vlucht. Hoe groot is de afstand tussen de leader en ieder van zijn vleugelmannen ? Bedoeld wordt de afstand tussen de punten van de vliegtuigen die het dichtst bij elkaar zijn.

50 - 150 - 300 - 400 of 500 centimeter ?

Vergeet niet dat de Rode Duivels zondag vanaf 15 uur te Chièvres opereren. Misschien zendt de televisie hier iets van uit, maar anders kun je hier wel eens gaan kijken. Nodig is het niet, want het antwoord op de vragen kun je zo ook wel vinden. Vul, zolang de derde opgave nog niet gepubliceerd is, hiernaast je antwoorden in :

VRAAG 1 sek. ________

VRAAG 2 cm ________



ROBBEDOES VERWACHT JE ZONDAG 23 JULI A. S. TE CHIÈVRES

Robbedoes zal vanaf 11 uur aanwezig zijn op de luchtbasis te Chièvres en nodigt je uit om te komen klappen voor de Rode Duivels en hun buitenlandse mededingers, die zich vanaf drie uur aan de meest gewaagde luchtakrobatiën zullen overgeven.

EEN PATROELJEVLUCHT MET

DE RODE DUIVELS

Chièvres, zicht 15 km, een vederwolk op 20.000 voet, geen wind. Voor een vlucht kan het al niet beter. Voor de hangar van het 7e Wing Jachteskadrille staan 5 Hunter VI-toestellen keurig op een rijtje. Hun fleurige rode « pak » steekt scherp af tegen het groen van de omringende grasvlakte. Nu komt er een jeep aanrijden over het macadam en stopt bij de Hunters. Vijf in vliegpakken gehulde piloten springen eruit. Het zijn de beroemde « Rode Duivels » van de luchtacrobatiepatrouille van de Luchtmacht : majoor Ivan Deprins, de leader, de adjudanten René Girardin, vóor de linkervleugel en Michel Debart voor de rechtervleugel, Paul Weymans, de staartman, en kapitein François Jacobs, voor acrobatische solovluchten. Majoor Deprins geeft nog een paar aanwijzingen aan zijn mannen en loopt naar zijn toestel. Een voor een beginnen de motoren te draaien, eerst klinken er een reeks doffe ontploffingen, maar al gauw gaat dat over in het hoge gefluit, dat zo karakteristiek is voor straalmotoren. De piloten geven nog een laatste teken aan de werktuigkundigen, waarna de Hunters langzaam, achter elkaar, als renpaarden, die door de jockeys in toom gehouden moeten worden, naar de startbaan taxiën. Daar aangekomen stellen ze zich op en... dan begint het !

Trapsgewijs staan de « Rode Duivels » daar. Deprins eerst, schuin rechts achter hem « Max Girardin », « Mike » Debart schuin rechts achter « Max » en Weymans als staartman rechts achter « Mike ». Direct klinkt de stem van de leader door de microfoon :

« Rode Duivels leader requests permission to take off. »

Van de controletoren komt het antwoord :

« You're clear to take off. »

Dit korte zinnetje lijkt wel een toverspreuk. Er wordt vol gas gegeven, de Hunters steigeren en het geloei van de motoren wordt oorverdovend. Dan worden de remmen losgegooid en de Hunters schieten als een pijl uit de boog vooruit. Even blijven ze nog rijden, maar dan stijgen ze met donderend geraas op, vleugel aan vleugel, alles prachtig getimed. Trouwens de hele vlucht is tot op de sekonde en de millimeter uitgestippeld.

Ze zijn nu al op een hoogte van 2.000 m en de eerste acrobatische figuren zullen uitgevoerd worden : gezamenlijke tonneaux (rolvlucht), loopings, immelmanns, tall turns (haarspeldbochten), line astern.

« Nummer 2 iets dichter bij blijven... nummer 3 let op de richting. »

De toestellen worden nu met de neus naar de grond gericht en de formatie draait langzaam om haar lengteas. De betonnen startbanen komen met een razende snelheid dichterbij. Na een kort bevel wordt de stuurknuppel omgetrokken, vlug even een blik op de vleugels van de andere toestellen, de een een beetje naar rechts, de ander een beetje naar links, nog een klein duwtje op de pedaalstang, zo beter ? Weer gaat het de hoogte in. En dan te bedenken, dat dit kunststukje bij een snelheid van 200 tot 1000 km per uur uitgevoerd wordt, terwijl er maar een meter afstand tussen de toestellen onderling is ! Je begrijpt dus wel, dat dat een staaltje van precisiewerk is... en dat de « Rode Duivels » over stalen zenuwen beschikken.

« Achter elkaar ! » commandeert Deprins zo maar midden onder een looping.

Girardin gaat precies achter de straalpijpen van de leader vliegen, Debart en Weymans komen daar onmiddellijk achter. Zo gauw de toestellen in deze nieuwe formatie op hun plaats zijn, begint een volgende figuur : een gezamenlijke tonneau. Het landschap, dat eerst vreedzaam onder ons lag, wordt nu opeens een vreemde gevlekte muur, vervolgens een enorm plafond... de hemel is onder... langzaam komt dan het landschap weer op zijn plaats... de tonneau zit erop, zonder dat de toestellen ook maar een duimbreed van hun plaats gekomen zijn. De formatie wordt weer trapsgewijs opgesteld. Nummer 4 kan de gehelmde hoofden van zijn voorgangers zien onder de glazen koepel van de cockpits, waar de zon op schittert. Met een duizelingwekkende snelheid gaat het omhoog en omlaag en met het grootste gemak wordt van richting veranderd. Achter elkaar worden nu figuren gemaakt, maar geen moment verliezen de piloten elkaar uit het oog en blijven zo dicht mogelijk bij elkaar. Nu gaan ze naast elkaar vliegen en midden in een immelmann (half looping, half tonneau) komt het bevel achter elkaar te gaan vliegen. Dan duiken ze naar beneden en scheren vlak langs de grond. In het vliegtuig heb je de indruk verpletterd te zullen worden, even voel je je misselijk, maar dan geeft de piloot weer vol gas en het gaat loodrecht omhoog. De vier vliegtuigen hangen als het ware aan elkaar en van de grond af gezien lijken ze net een geheimzinnige rups met acht vleugels of een nieuwe vreemde raket... Het lijkt wel of ze aan elkaar vastgeschroefd zitten, want die meter, die tussen de toestellen blijft, is natuurlijk op die afstand niet te zien. De piloten moeten donders goed uitkijken en voortdurend bijsturen om niet door de luchtdruk van de voorganger uit de koers geslagen te worden.

« In diamantformatie. » (Ruitvormig).

Doodrustig veranderen de piloten weer even van formatie, Max links, Mike rechts en Paul komt dichterbij. Pff, toch wel erg dichtbij. Raar gevoel, zo onder de vleugel van de leader door te duiken om naast hem te komen... en dat met een snelheid van 800 km per uur. Als het niet zo vreselijk hard ging, zou je denken, dat je in de stad je auto parkeert op een plekje waar het nèt kan.

« Smoke ! » (Rook).

De pompen worden in werking gesteld. Voor iedere demonstratie zorgen de werktuigkundigen er altijd voor, dat er een paar tanks met stookolie aan boord zijn. De pomp brengt de olie precies bij de opening van de straalpijpen, waar zij in aanraking komt met het gloeiend hete gas. De olie verbrandt, verstuift en laat een dikke witte rooksliert achter. Met behulp van deze rookslierten kunnen de diverse figuren, de tonneau, het naast elkaar vliegen en een looping perfect uitgevoerd worden. Vier witte cirkels blijven in de lucht achter de vliegtuigen, die naar een hoogte van 2000 m gestegen zijn... en met een korte bocht gaat het opeens loodrecht op de grond af.

« Breaking... Breaking... Go ! » (Uit elkaar gaan... Nu !)

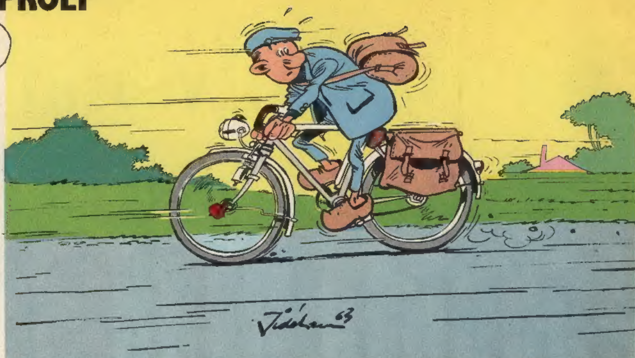
Voor het eerst gaan de acrobaten tijdens deze demonstratie uit elkaar. De formatie spat uiteen en iedereen gaat een kant uit, terwijl hij naar de grond duikt. Plotseling richten de toestellen zich weer op. De piloten worden met een enorme kracht in hun stoel gedrukt, maar er moet gehandeld worden, want dit is de moeilijkste en tevens de gevaarlijkste figuur van de hele demonstratie. Ze moeten namelijk alle vier precies op hetzelfde ogenblik en op hetzelfde punt beneden bij elkaar komen en elkaar dan passeren met een snelheid van meer dan 1000 km per uur.

Nu vliegen ze ondersteboven, een korte beweging met de stuurknuppel en de toestellen krijgen weer hoogte... een bocht en opnieuw vliegen ze ondersteboven, nog een

VERVOLG OP BLZ. 43

STARTER RIJDT PROEF





DE NIEUWE OPEL REKORD

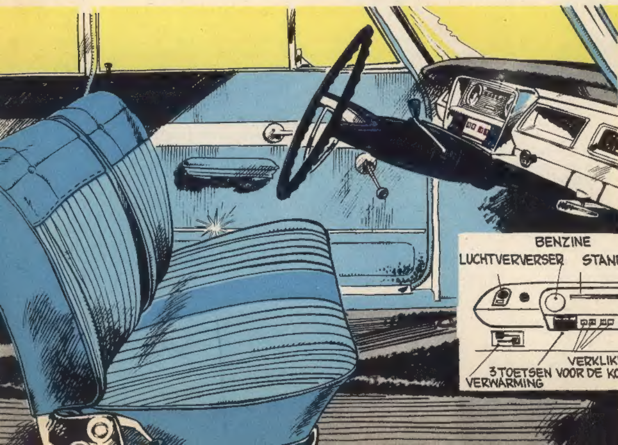
IN FAMILIEVETEN ZIJN DE JONGSTE SPRUITEN VAAK HET WRAAKZUCHTIGST... DE OPEL REKORD 63, DE GERMAANSE TELG VAN DE GENERAL MOTORS CLAN, GAAT DE DEGEN KRUISEN MET DE TAUNUS 17 M, DE STRIJDWAGEN VAN DE FORD-STAM !

De troef : het pakje van de suikeroom.

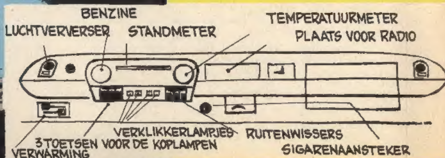
Het ging niet meer al te best met de Opel Record... Vooral omdat de reus aan de overkant, die ongedurige Ford, hem met de Taunus 17 M in de wielen reed. Maar daar General Motors zich niet laat « kisten », werd er stilletjes een nieuwe Record voor ons op stapel gezet. Een Record die een pakje kreeg aangemeten zoals de rijke oom in Amerika bij voorkeur draagt. Kortom, een Rekord die Meneer J. P. een behoorlijk surrogaat van de Amerikaanse stijl moet bezorgen. Maar wie is die meneer ? Wel, Jan Publiek natuurlijk ! Een knaap die door de constructeurs als een god van de Olympus aanbeden schijnt te worden. Eerlijk gezegd, het effect is sympathiek : de Rekord 63 ziet er mooi uit met zijn miniatuur Buick- of Oldsmobile-gezicht. En Jan Publiek zal er een fatsoenlijke, hardwerkende reisgenoot aan hebben. Maar laat hij toch niet al te veel noten op zijn zang hebben, als een verwende, al te vitterige kenner. Want dan komt hij bedrogen uit. Mijn korte kroniek zal je duidelijk maken waarom.

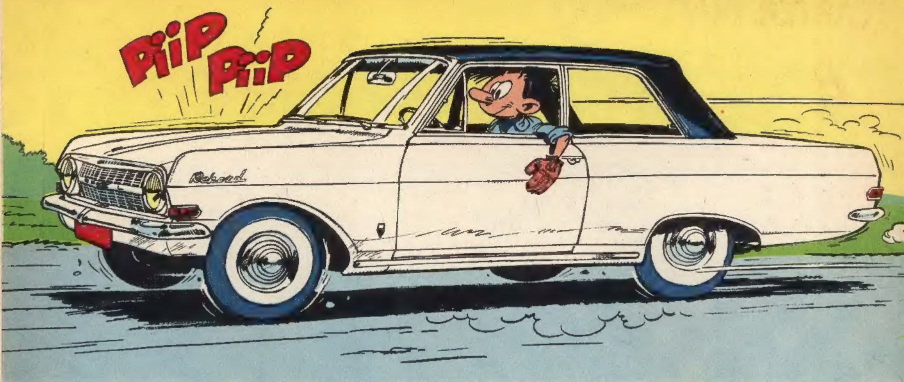
Wat voor nieuws ? Iets vrolijks.

Afgezien van zijn Amerikaanse glimlach heeft de Opel Rekord 63 niets dat bepaald nieuw is. We vinden een oerklassiek mechanisme, nog traditioneler zelfs dan dat van zijn broertje de « Kadett ». De wielbasis is 10 cm langer geworden en de wielafstand 6 cm. En daar het profiel bovendien verlaagd is,



DE INRICHTING VAN HET INTERIEUR EVENALS TROUWENS DE CARROSSERIELIJN BENADEREN STERK DE GROTE G.M. WAGENS MAAR DE ZORG DIE HIER AAN DE MONTAGE IS BESTEED, IS ONEINDIG VEEL GROTER.





AMERICAN STYLE VOOR JAN PUBLIEK

heeft de Rekord eindelijk dat uiterlijk van een kouwelijke, rose flamingo verloren. Dat merk je trouwens ook als je aan het stuur zit... De wegligging is beter en we mogen gerust zeggen dat de Rekord een in alle omstandigheden gezonde wagen is geworden. Op een goede weg is het gedrag neutraal of licht neuslastig, het motorvermogen is onvoldoende om een beheerste achterslip uit te lokken. Voor de gemiddelde autorijder bieden deze eigenaardigheden een waarborg voor veiligheid, maar ze brengen ook een zekere logheid in het chaufferen mee op bochtige wegen die in snelle vaart bereden worden. Daarentegen treedt op slechte wegdekken de achterslip op... en alles behalve bescheiden, hoor ! De op bladveren gemonteerde achterbrug heeft geen doeltreffende schokdemping en het gehuppel veroorzaakt gevoelig adhesieverlies. Verschillende malen bespeurde ik een gehots dat zich uitte in carrosserie-gerammel. Die geluiden waren trouwens de enige, want de carrosserie is met veel zorg gemonteerd en de geluiddemping bijzonder afdoende.

Prestaties : eindelijk vier versnellingen !

De Opel Rekord wordt in twee versies uitgebracht : 1500 en 1700. Allebei hebben ze vermogen bijgewonnen door een betere voeding (grotere kleppen) en een wijdere uitlaat (dubbele uitlaatpijpen). Mijn proefwagen was een 1700 die 68 pk bij 4.300 omwentelingen per minuut spuit. Het hoogste koppel (12, 2 mkg bij 2400 toeren) is niet uitzonderlijk, maar wordt gecorrigeerd door het samenspel der versnellingen... Ja, jongelui : de nieuwe Rekord brengt ons een uitmuntende 4-versnellingsbak. Eindelijk ! De 3de haalt bij tijdopneming met glans de 100 en geeft op hellingen van groot uithoudingsvermogen blijk. De gelijkschakeling is onberispelijk, maar de stuurorganen (handel aan het stuur) nogal onnauwkeurig en onsoliede : een collega zat zelfs op een gegeven ogenblik met de versnellingshandel in zijn hand ! Een kruissnelheid van 120 is makkelijk vol te houden en de top ligt boven 135 km (chronometer). Met drie passagiers aan boord haalt de Rekord de 80 in 13 seconden en de 100 in 22 seconden, wat zeer behoorlijk is... De stuurinrichting is zacht en schokvrij, maar naar mijn smaak vind ik haar veel te sterk vertraagd voor hard rijden. Het zwakke punt blijft echter het remsysteem ; de trommels van de Rekord werken ruw, maar toch niet krachtig. Ze zijn zo weinig uitgebalanceerd dat een ietwat stevigeremproef me vierkant op de berm van de weg liet bezeilen.

De constructeurs stellen ons trouwens schijfremmen in het vooruitzicht, wat een radicale oplossing van het probleem zal brengen !

Het comfort is behoorlijk bestudeerd : de zittingen zijn correct ontworpen, het uitzicht is voortreffelijk en de koffer bijzonder herbergzaam. De afwerking van het interieur is verzorgd, in USA stijl, maar de versiering « verguld op snee » vond ik van twijfelachting allooi... Ook op dit punt hoorde de constructeur zijn standpunt te herzien zodat de kleine « Amerikaan in Europa » de beste kansen krijgt.

STARTER.

VOOR :

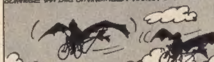
- Behoorlijke prestaties
- Aantrekkelijke USA stijl.
- Correct comfort.
- Flinke passagiersruimte.
- Goede geluiddemping.
- Gelijkgeschakelde 4-versnellingsbak.

TEGEN :

- Te klassiek mechanisme.
- Onvoldoende remwerking.
- Zwakke versnellingshandel.
- Stuurinrichting te sterk vertraagd.
- Adhesieverlies achter.
- Versiering interieur van twijfelachtige smaak.

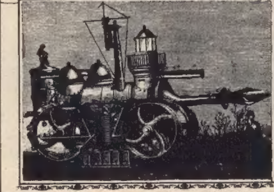
VICTOR SEBASTOPOL





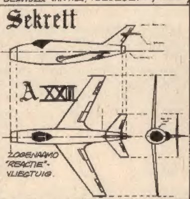


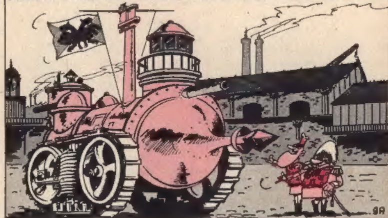








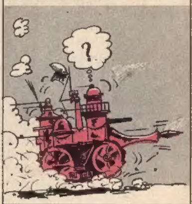




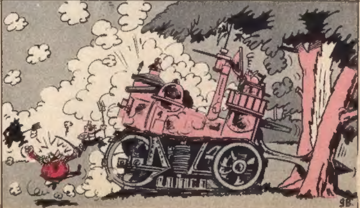












DE MEMOIRES

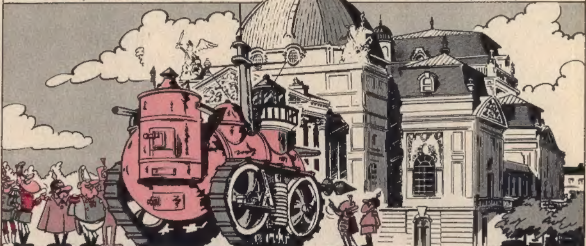
VAN EEN GEHEIM AGENT

EEN COPRODUCTIE DEVOS/HUBUC

EEN DEMONSTRATIE VOOR HET PUIKJE VAN DE GENERALE STAF WAS NODIG. (NATUURLIJK GAF HIMMERSCHNAPS MIJ HEEL VADERLIJK DE OPDRACHT DE "PANZER PARTY" OP TOUW TE ZETTEN.)



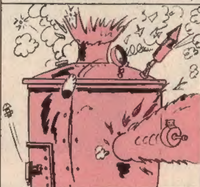
DE ZAAK VOND PLAATS VOOR DE NIEUWE GEBOUWEN VAN DE MILITAIRE, NATUURLIJK DEFENSIEVE ACADEMIE. DEZE WAS TOT STAND GEKOMEN DANK ZIJ HET "HIMMERSCHNAPS-FOND VOOR MEERBEGAAFDEN", WAARVAN IK EEN STUDIEBEURS HAD ONTVANGEN. DAAR IK ZELF VOOR DE TECHNISCHE TOELICHTINGEN MOEST ZORGEN, ZOU HIMMERSCHNAPS PRIVECHAUFFEUR HET TOESTEL BESTUREN.

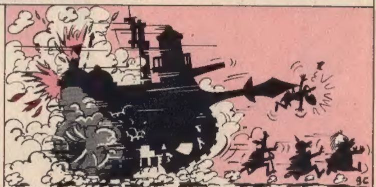


KLEINE OORZAKEN, GROTE GEVOLGEN DE PUMMEL ZAT ZO VASTGEROEST IN ZIJN SLEUR DAT HIJ EEN ONTZETTENDE BLUNDER BEGING, HIJ VULDE DE KETEL MET AUTOBRANDSTOF IN PLAATS VAN MET HELDER WATER.



HET RESULTAAT BLEEF NIET UIT: EEN OP HOL GESLAGEN STOOMMONSTER ZAAIDE PANIEK IN DE GELEDEREN VAN KLEURIGE, FONKELENDE UNIFORMEN.





OM DE ZAAK TE SUSSEN HAALDE DIE SUFFERD IN ZIJN ANGST DE LONTSTOK VAN HET ZWARE REPETEERKANON OVER...



EEN STORTVLOED VAN NIKKELKOPER EN "TONITOLUEEN" BEWOOG ZICH IN DE RICHTING VAN DE ACADEMIEGEBOUWEN...



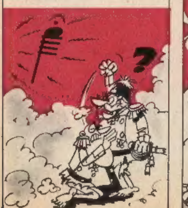
EN VERWEKTE ER EEN ZEKERE OPWINDING. EN TOEN BEDACHT DE STOKER ZICH...



...EN VOND EEN OPLOSSING VOOR ZIJN PROBLEEM HIJ LIET HET STALEN GEVAARTE MAAR ALLEEN HET GEBOUW VERKENNEN...



NET OP DAT MOMENT LIET DE KETEL EEN SCHRIL GEFLUIT HOREN, DAT CRESCENDO GING!



EN MET EEN SPEKTAKEL OF DE WERELD VERGING VLOGEN DE PANTSERWAGEN, DE GEBOUWEN, DE WACHTCOMPAGNIE EN DE STAF DE LUCHT IN, MET EEN WARRELING VAN BONTE STUKKEN EN BROKKEN, GROOT EN KLEIN.



WIJ, BOERSOELAVIERS ZIJN EEN VOLK DAT VAN AANPAKKEN WEET. WE BOUWDEN ONZE PUINHOPEN WEER OP EN VERGATEN DE BRONTOSAURUS.

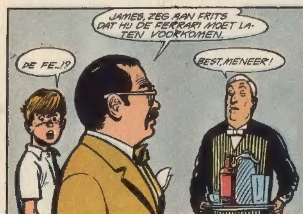
STEVOI!

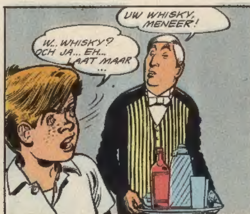




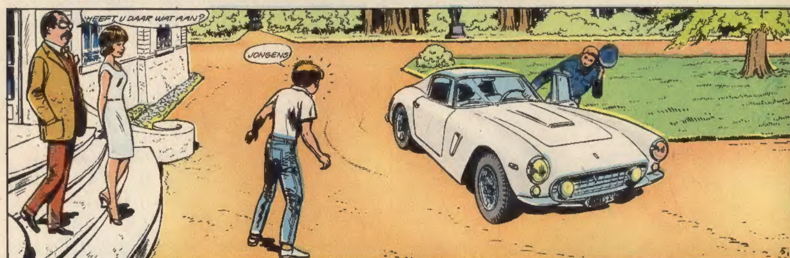
JAN KORDAAT

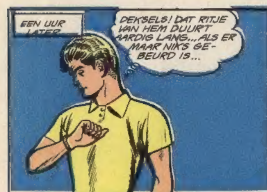
Gerrit krijgt een nieuwe wagen om mee te kunnen doen aan de rally.

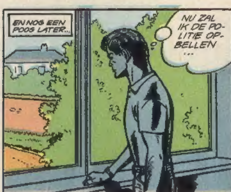




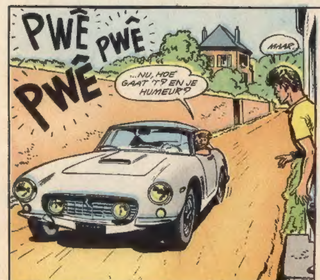


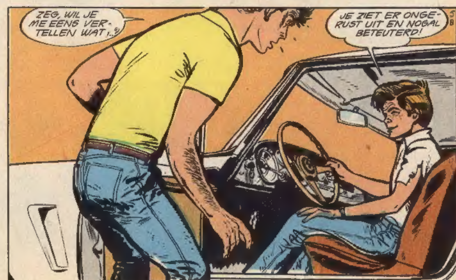






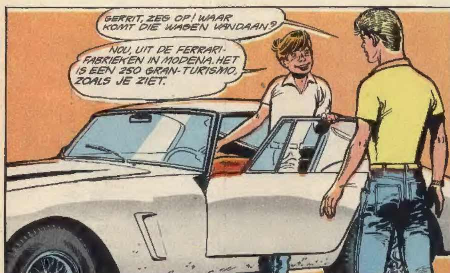




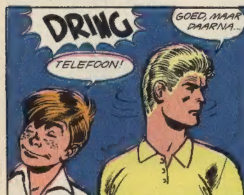


KOMT TERUG



























Wordt vervolgd



STEVEN STERK

DOOR PEYO EN WILL

De accu's van haar electronisch systeem zijn opgeladen, zodat de valse mevrouw Adolphine weer levendig wordt...







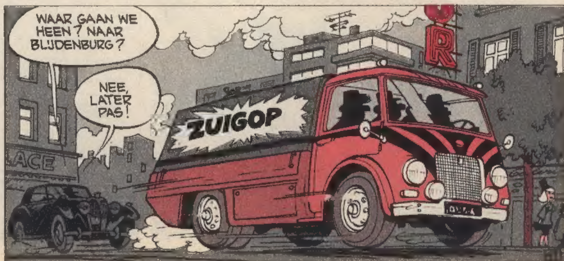












Wordt vervolgd



SANDY



Willy Lambil

Prof. Clifford is het slachtoffer geweest van een aanslag, maar werd slechts licht gewond.

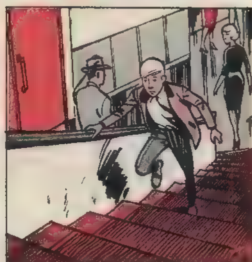


























Vervolg



SANDY



Willy Lambil

















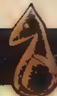


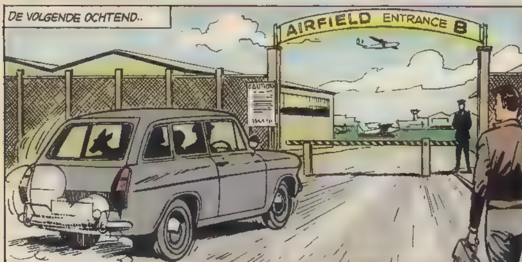






DE HEILIGE KANGOEROE









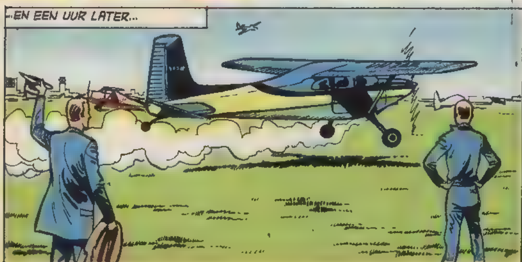










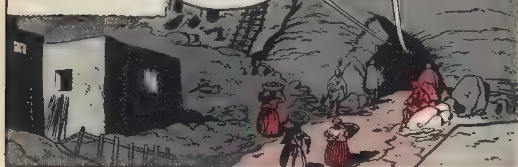




Wordt vervolgd



FLIP FLINK IN HET MONSTE

















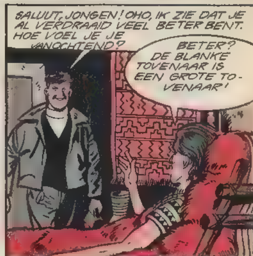




R VAN DE ANDES

Onze vrienden verbazen zich over het beschavingspeil dat de Inca's bereikt hebben.





















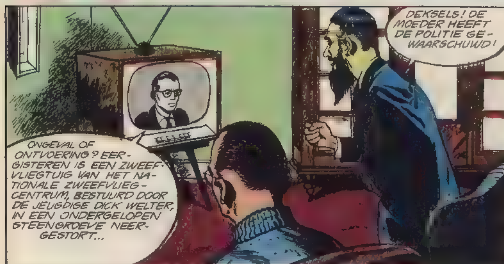


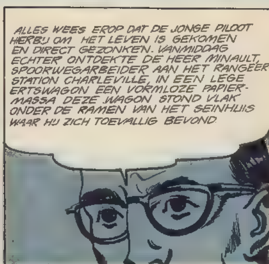
Wordt vervolgd





DE DROGE



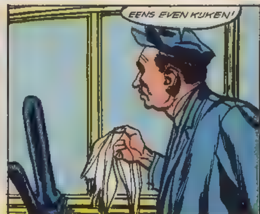




DE LETTERS S.O.S STONDEN ER DUIDELIJK OP TE LEZEN...



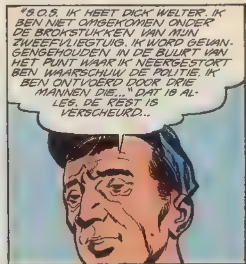
MINAULT IS NIEUWSGIERIG VAN AARD EN GAAT OP ONDERZOEK UIT...

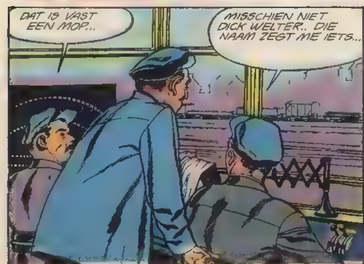


HIJ ONTDEKT EEN WRAK VAN EEN LUCHTBALLON EN LAAT HET DIRECT AAN ZIJN VRIENDEN ZIEN...

27A









REGEN

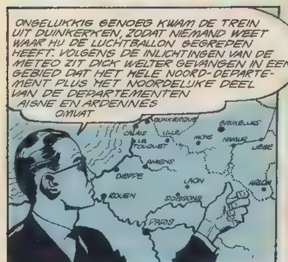
door Piroton
en Jadoul

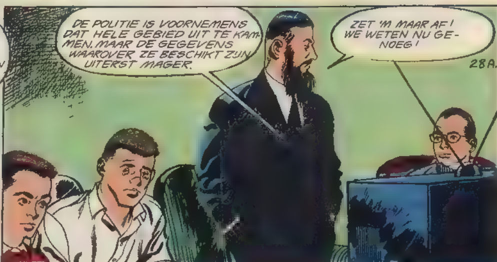
Dick ziet op de televisie waarom hij ontvoerd is.

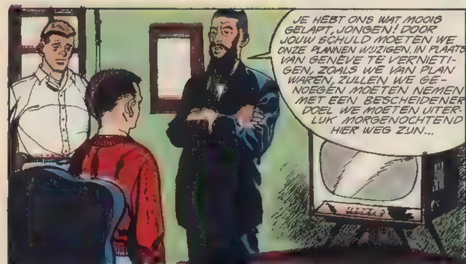


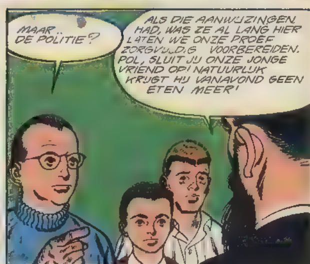


















Wordt vervolgd

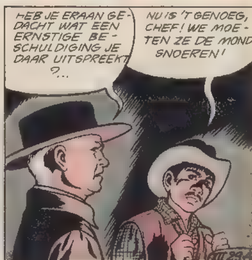


HET ZIGEUNER

















Word... vervol...

MES

De Beverpatrouille

A. en M. Tacq

De Bevers gaan mijnheer Monicelli de afdrukken laten zien die zij gevonden hebben.







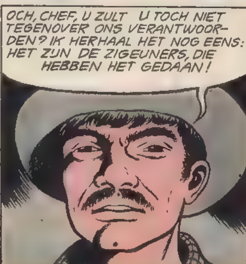












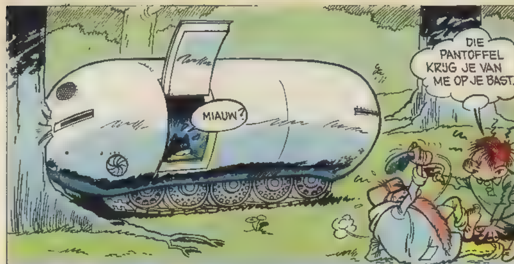


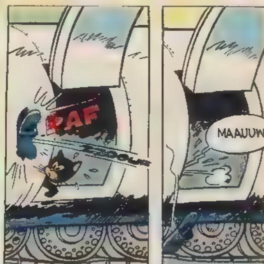
Wordt vervolgd

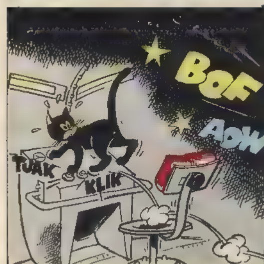
STARTER door Jidéhem

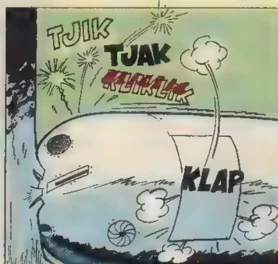
het

Algemene consternatie bij Joeksetow ! Het toeval, in de vorm van een verschrikte kat, slaat toe..

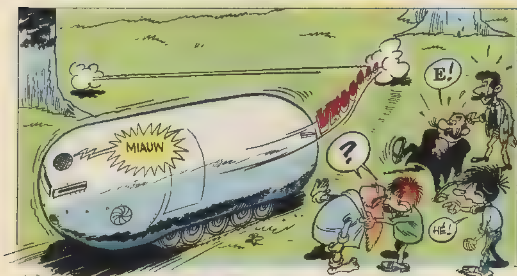


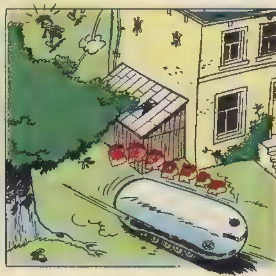


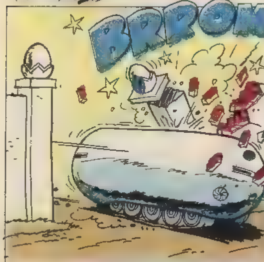
















HUIS aan de OVERKANT

DIE STRAALVLIEGTUIGEN VLIEGEN STEEDS LAGER! ALLES BEEFT HIER!

VANDAAL! MIJN BLOEMEN!

JOHAN, WIL JE NIET ZO'N LAWAAI MAKEN BIJ HET SPELEN!

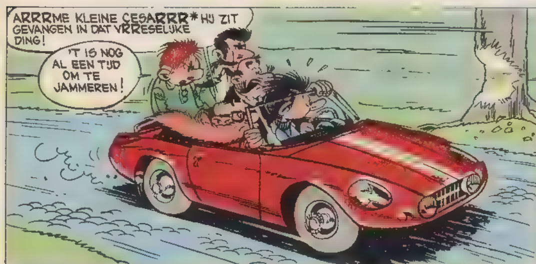
HELP! HELP!

SAKKERLOOT! WEER EEN WAGEN ZONDER ONTSTOORDER IN HET DORP!

WAT EEN TV-BEELDEN!

ERNST, ZET DE RADIO AF, ER IS GEKLOPT, MEEN IK

36A



* CESAR IS DE KAT.







Wordt vervolgd

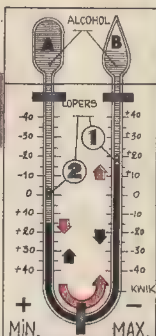
een antwoord aan:
Rudolf de Baar
DORDRECHT

MAXIMUM & MINIMUMTHERMOMETER

HOE WERKT EEN MAXIMUM & MINIMUMTHERMOMETER?

DOOR DIT INSTRUMENT IS HET MOGELIJK DE HOOGSTE EN LAAGSTE TEMPERATUUR DIE DOOR DE THERMOMETER OVER EEN BEPAALDE PERIODE IS WAARGENOMEN TE LEREN KENNEN.

ALS DE TEMPERATUUR STIJGT, DRUKT DE ALCOHOL IN RESERVOIR A EN IN DE BUIS ERONDER DE KWIKKOLOM IN DE RICHTING VAN DE RODE PIJLTJES. DOOR DEZE KOLOM STIJGT DE LOPER(1) TOT AAN DE MAXIMUMTEMPERATUUR, EN BLIJFT DAAR STAAN. (DE ALCOHOL IN RESERVOIR A BLIJFT DAARIN, OOK AL ONDERGAAT HIJ DE INVLOED VAN DE UITZETTING, WANT ER IS GEEN LUCHT IN A.



ALS DE TEMPERATUUR WEER DAALT, ZAL DE ALCOHOL IN B SAMENKRIMPEN, DUS DALEN (DE AANWEZIGHEID VAN EEN LUCHTBEL BOVEN IN RESERVOIR B, DIE TROUWENS SAMENGEPERST WORDT, VERHINDERT DEZE BEWEGING VOLSTREKT NIET) DE KWIKKOLOM KRIMPT OOK SAMEN EN DAALT WEER. ZWARTE PIJLRICHTING) IN DE RECHTERBUIS.

DE LOPER(1) BLIJFT OP HET HOOGSTE PUNT IN DE BUIS STEKEN. ONDERTUSSEN DUWT HET ANDERE UITEINDE VAN DIE KOLOM, DAT IN DE LINKERBUIS ZIT OPGESLOTEN DE LOPER(2) NAAR BOVEN, TOT DE TEMPERATUUR HET LAAGSTE PUNT BEREIKT WAAROP ZE BLIJFT STAAN. (LET EROP DAT DE LINKERSCHAALVERDELING OMGEKEERD IS, DE TEMPERATUUR ONDER NUL°, BEVINDT ZICH BOVEN NUL) BIJ HET LAATSTE AFLEZEN WIJZEN DE BEIDE LOPERS DE UITERSTE TEMPERATUREN VAN DE DAG AAN

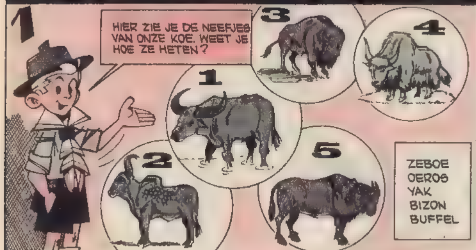
VOOR HET VERPLAATSEN VAN DE LOPERS WORDT EEN MAGNEET GEBRUIKT.



RAY DUNCAN
J.C. PASQUIEZ
178

ALS JE SNUFFELTJE EEN VRAAG STELT, DOE ER DAN JE NAAM, ADRES EN FOTO BIJ.

WAT EEN RUND!









pes, 4.637 km. Voor de eerste keer doet de Ronde ook het Noorden aan en wordt Rijsel, etappeplaats. En wat de nog altijd uiterst gevoelige openbare mening bijzonder treft is het feit dat er een traject van 75 km door de verloren provincies Elzas en Lotharingen wordt gereden, waar de bevolking de Tour een ontroerende ontvangst bereidt. Tenslotte gaat René Pottier, dank zij zijn klimmerstalent bij de bestijging van de Ballon d'Alsace en de col Bayard met de eindzege strijken vóór Passerieu en Petit-Breton (wiens ware naam Lucien Mazan luidt). Deze laatste

- 11 -

BELANGRIJK

Als je dit micro-boekje wilt maken, moet je de middelste bladzijden uit dit nummer losmaken. Volg daarna nauwkeurig de aanwijzingen op die zijn gedrukt op de plaatsen waar je de vouwen moet maken. Je moet je beslist aan de volgorde houden. Als het hele boekje gevouwen is, doe je een nietje of een draadje garen in de rug, zodat de bladzijden, die je nu pas opensnijdt, bij elkaar blijven.

Bewaar dit micro-boekje. Er komen er nog meer, zodat je in korte tijd een prachtige micro-bibliotheek kunt samenstellen.

EINDE

Volgende week :

DE MIDDELMAAT

door Salvé, De Groot en Gennaux

succes geweest, maar had toch maar tamelijk weinig opzien gebaard. De volgende aflevering werd echter een totaal fiasco. Ditmaal werden er geen etapperenners meer toegelaten, men moest de hele ronde meerijden. Maurice Garin won in Lyon de eerste etappe, maar in de tweede (Lyon-Marseille), toen het peloton 's nachts even buiten St-Etienne de Col de la République doortrok, deed zich een ongelofelijk schouwspel voor. Een stuk of honderd individuen, gingen met een knuppel gewapend, de renners te lijf. Het waren supporters van de regionale renner Faure die besloten hadden hun favoriet te helpen door zijn tegenstanders uit te schakelen. Er volgde een algemene kloppartij waarbij zelfs de officiëlen zich danig weerden. Bij het licht van de koplampen van hun auto's wisten ze met het pistool in de vuist Garin en de andere sterren te ontzetten zodat de karavaan tenslotte kon doorrijden. Faure schaamde zich wel wat en maakte zich zo klein mogelijk aan het eind van het peloton.

Tijdens de derde etappe herhaalden dergelijke incidenten zich te Nîmes. En bovendien stapelden de klachten zich op. Sommige renners beweerden dat de « groten » in bepaalde omstandigheden door het reglement verboden hulp had-

- 8 -

de fiets dan een zware slag toebrengen, toch blijft de « Tour de France » zijn aanzien en zijn glorie behouden. Hij blijft een interessant geval en spreekt, nog altijd even sterk tot de verbeelding.

Een man die durfde

Zijn naam was Henri Desgrange. Deze oude Parijse procureursklerk had op 11 mei 1893 zijn sportglorie beleefd, toen hij op de Buffalo wielerbaan in Parijs op een zware fiets zonder gangmaker 35 km en 325 m in het uur aflegde. Daarmee was een der veelbetekenendste

- 5 -

Jacques Anquetil, een der meest geziene winnaars van de Tour. Zal hij ook dit jaar weer, voor de vierde keer, met de titel gaan strijken ?

- 32 -

den gekregen. Dit had tot gevolg dat Garin weliswaar voor de tweede maal als winnaar uit het strijdperk trad, maar dat de Union Vélocipédique de France enkele maanden later weigerde het resultaat te erkennen, de eerste vier aankomers deklasseerde en een bescheiden jonge renner, Cornet genaamd, tot winnaar uitriep.

De Ronde wordt « rond »

De vermelde incidenten hadden een bijzonder slechte indruk gemaakt en Henri Desgrange besloot het volgend jaar zijn grote slag te slaan en alles op alles te zetten. Hij bracht het aantal ronden van zes op elf en bepaalde dat elke ronde door een rustdag zou worden gevolgd, terwijl de totale lengte van de Tour bij de 3.000 km zou komen te liggen. De nachtelijke etappes werden afgeschaft en het klassement zou voortaan niet meer rekening houden met de gemaakte tijden, maar met de op grond van de behaalde punten verkregen plaatsen (dit systeem zou tot in 1913 blijven gelden).

Voor 't eerst ging de Ronde een werkelijke berg te lijf met de beklimming van de Ballon d'Alsace, waarin René Pottier zich zou onderscheiden. De wedstrijd begon echter heel ongelukkig :

- 9 -

nog heel wat meer dan een gewone wielerwedstrijd, ook al is ze de beroemdste en de populairste ter wereld. Het is een gebeurtenis die het kader van de eigenlijke sport ver te buiten gaat, die hartstochten ontketent, geestdrift verwekt en de belangstelling gaande houdt van ontelbare mensen die zich in andere tijden maar bitter weinig bekommeren om de prestaties van wielrenners.

En dat duurt nu al zestig jaar ! Zestig jaar, waarin de wereld meer omwentelingen heeft beleefd dan sinds het begin van onze jaartelling. Zestig jaar waarin we twee wereldoorlogen hebben aanschouwd, de revolutie van de machine, de verovering van het luchtruim en daarna die van de kosmos, de vrijmaking van het atoom, de ontdekking van de radio, de TV.

Maar laat het einde van juni aanbreken.

« Dan is 't de tijd waarin de zware gouden korenaren samengaan met de gele trui waarvan de rug zich kromt in de wind. Onze geest heeft vakantie en dwaalt met het peloton mee op zijn bewogen rondrit door het land... »

Zo luiden de dichterlijke woorden van Jacques Goddet, de grote « baas » van deze grote ronde !

Al mag de motorisering van onze tijd

- 4 -

uitschakeling van Rik van Looy in de Pyreneeën brengt.

Maar sinds het vorige jaar heeft de Tour een ander aangezicht gekregen. Hij is teruggekeerd tot het systeem van merkploegen, welke beslissing door de kentering van de wielersport noodzakelijk was geworden. Het feit dat in de Ronde van 1962 veel vinniger werd gevochten dan in al de vorige, bewijst wel dat de nieuwe formule niet te verwerpen is.

- 33 -

DUPUIS
BRUSSEL — DEN HAAG
PARIJS — MONTREAL

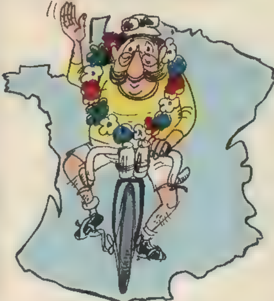
ZESTIG JAAR RONDE VAN FRANKRIJK

MICRO-BIBLIOTHEEK ROBBEDOES

Zestig jaar Ronde van Frankrijk

DOOR JAN CORHUMEL.

Tekeningen van ALFRED GERARD



is trouwens een rijzende ster aan het internationale wielersportfirmament.

Petit-Breton zal overigens het volgende jaar de Ronde winnen waarin een beklimming van de Grande Chartreuze (Franse Alpen) is opgenomen. 1908 : eerste dubbelzege in de geschiedenis van de grote ronde. Petit-Breton komt aan de spits na vijf van de veertien etappes te hebben gewonnen. Maar er verschijnt alweer een nieuwe ster : François Faber.

Deze Luxemburgse metselaar is een echte natuurkracht. Hij wint drie etappes en alle profeten zien in hem een toekomstige wielerkampioen. —



MAAK HIER DE TWEEDE VOUW

zware fiets, in Montgeron op het startsein te wachten.

De hersenschim van Henri Desgrange was werkelijkheid geworden. De Ronde van Frankrijk was geboren.

De eerste winnaar

Tenslotte zou Maurice Garin met twee en een half uur voorsprong op Pothier, met de overwinning gaan strijken, nadat hij drie van de zes etappes had gewonnen (in Lyon, Nantes en Parijs-Ville d'Avray). Garin was toen twee en dertig jaar oud. Hij was in Italië geboren en had de Franse nationaliteit aangenomen en in zijn jeugd het vak van schoorsteenveger beoefend. Deze tamelijk kleine athleet (1,63 m, 61 kg.), dankt zijn naam hoofdzakelijk aan zijn kracht en de regelmaat van zijn leven. Van de zestig gestarte deelnemer werden er slechts eenentwintig geklasseerd. Garin ontving voor zijn zege een som van zesduizend goudfranken, voor die tijd een vermogen. Maar de hekkesluiter, de bescheiden Maillocheau, beurde maar vijf en twintig frank, wat eerlijk gezegd per kilometer gerekend niet bepaald enorm is !

Gangsters aan het werk

De eerste Tour de France was een

HIER VOUWEN — NAAR BINNEN

records gevestigd en werd een erelijst ingewijd, waarop beroemde namen zouden komen als Petit-Breton, Oscar Egg, Louis Berthet, Fausto Coppi, Jacques Anquetil en Roger Rivière ..

Tien jaar later was Desgrange journalist geworden en hoofdredacteur van « L'Auto ». Desgrange kwam op het idee een Ronde van Frankrijk voor wielrenners te houden. Dit was zo'n gewaagd idee, dat het eerst met vrijwel algemene twijfel werd ontvangen. Maar Desgrange, een weergaloos organisator en bovendien een volhardend en eigenzinnig karakter, was er de man niet naar om zich door kritiek en tegenwerpingen van de wijs te laten bregen. Hij werkte zijn idee in zijn blad uit :

« De wedstrijd krijgt zes etappes, dat is 2.500 km, en zal negentien dagen duren. En wat voor die tijd iets ongelofelijks is — hij wordt zonder gangmaker verreden, teneinde de renners de kans te geven met gelijke wapens te strijden. De deelnemers kunnen zich of voor één enkele etappe laten inschrijven, of aan de hele Tour meedoen, maar komen slechts in dit laatste geval voor het algemeen klassement in aanmerking »

Op 1 juli 1903 om 15. 16 's middags stonden zestig zwaargesnorde wielrijders, gehesen op een meer dan twintig kilo

praal van de « campionissimo » wordt eigenlijk in de hand gewerkt door de afwezigheid om diverse redenen van Bobet, Kobiet en Kubler.

En nu volgt de schitterende driedubbele zege van Louison Bobet (1953-54-55), veel overtuigender dan die van Philippe Thys, immers in drie opeenvolgende jaren bevochten, waardoor de Franse kampioen een der hoofdfiguren in de geschiedenis der wielersport zal blijven. In 1956 wint Walkowiak, een volslagen onbekende, vóór Bauvin. De brave « Walko » zal trouwens weer even snel in de duisternis terugkeren.

De eerste overwinning van Jacques Anquetil valt in 1957.

Daarna schieten « gevleugelde klimmers » zoals Charly Gaul (Luxemburg) en Federico Bahamontes als een pijl de hoge bergen in, terwijl in 1960 de Italiaan Nencini — de tamelijk kleurloze overwinnaar wordt ten gevolge het vreselijke ongeluk dat Roger Rivière is overkomen. Anquetil zal zoals je weet in 1961 en daarna in 62 na geruime tijd opnieuw met de erepalm gaan strijken, terwijl datzelfde 1962 de dramatische

DIT IS DE EERSTE VOUW DIE JE MOET MAKEN OM HET MICRO-BOEKJE TE



En hiermee is deze korte terugblik op de negen en vijftig edities van de Ronde van Frankrijk, de grootste wielerwedstrijd ter wereld, aan zijn eind gekomen. Een volledige geschiedenis van de Tour gaat natuurlijk het bestek van een microverhaal te buiten. Maar we hopen er wel in te zijn geslaagd je te laten voelen hoe uitzonderlijk boeiend deze 60 jaar oude en toch nog zo jonge jaarlijkse wielergebeurtenis wel is.



De « Tour de France » viert dit jaar tegelijk zijn zestigste verjaardag en zijn vijftigste aflevering. Twee gebeurtenissen die, met luister gevierd zullen worden zoals ze dat verdienen. De Ronde van Frankrijk is immers

in de eerste etappe hadden onbekenden spijkers op de weg gestrooid en alle deelnemers kregen een lek bandje. Er was destijds nog geen sprake van een andere fiets of een nieuw wiel te nemen. Ieder moest maar zien hoe hij zijn band weer gemaakt kreeg. Maar desondanks verliep deze derde Tour over het geheel regelmatig, en niemand betwistte de eindzege van Trousselier. En wat meer is : de bergachtige trajecten hadden diepe indruk op het publiek gemaakt. De grote pers legde beslag op de Tour de France en zou hem niet meer loslaten.

Negentienhonderd zes : dertien etap-



van etappes staan in het teken van saaiheid en eindigen met slappe sprints. Kortom, een halve mislukking.

Henri Desgrange voert, om zijn renners voor hun laksheid te « straffen », het volgende jaar een systeem van afzonderlijke start per koppel op vlakke trajecten in. De formule is lang niet kwaad, maar onthutst het publiek enigszins. In de bergen smeedt de sterke Nicolas Frantz trouwens zijn succes, dat in 1928 nog wordt bevestigd. In dit zelfde jaar komen de Fransen om de hoek kijken. André Leducq verovert de tweede plaats en de Alpen brengen

HIER VOUWEN — NAAR BINNEN

Havre beslag op de gele trui en bewaart deze tot in Parijs. Tijdens deze Tour, die tijdens de Olympische Spelen wordt verraden, zien we de gebr. Pélissier eens te meer in botsing komen met de organisator van de Ronde, ditmaal in verband met een truiengeschiedenis. Ze geven tijdens de derde ronde in Coutances op. De bekende romanschrijver Albert Londres, die de Tour « verslaat », brengt een beroemd interview met de beide opvliegende broeders, waarin hij hen de « dwangarbeiders van de weg » noemt.

In 1925 een tweede optreden van Bottechia, de « treurige » renner, die nu al een voorgevoel schijnt te hebben van zijn tragische lot (hij wordt een paar jaar later tijdens een oefenrit vermoord door een boer die hem voor een boosdoener aanziet : hij had op diens veld een trots druiven geplukt om zijn dorst te lessen !). Het reglement staat dat jaar opnieuw de teamgeest toe en de Italiaan wint des te makkelijker omdat zijn ernstigste mededingers, de Belg Buysse en de Italiaan Aymo, zijn ploegmaten zijn.

1926 : de allerlangste Ronde. 5.745 km, ook de middelmatigste. De wedstrijd wordt in de Pyreneeën in een noodweer verreden. Lucien Buysse blijkt verreweg de taaiste. Maar het overgrote deel

En daarmee slaan ze de plank niet mis. Faber verrichtte in 1909 een wonder : hij wint van Roubaix tot Nice vijf etappen achter elkaar en steekt de hele ronde door met hoofd... en benen boven het peloton uit. Hij is de eerste buitenlander die op de overwinningslijst komt te staan. Faber wordt zeker wel toegejuicht, maar de aandacht van het publiek wordt dat jaar afgeleid. Aller ogen zijn gevestigd op een luchtheld : Louis Blériot, die zojuist met een toestel « lichter dan de lucht » het Kanaal is overgevlogen.

Het jaar 1910, dat met verschrikkelijke

LET ER OP DAT DIT DE BUITENKANT VAN DE VOUW IS!

De eerste gele trui.

November 1918. Het kanon is uitgebulderd, het leven herneemt zijn rechten. Henri Desgrange wil de wielersport weer tot leven brengen. De moeilijkheden zijn ontelbaar. De wegen in Noord-Frankrijk verkeren in een jammerlijke staat, zoals wel voor de hand ligt. De woning- en bevoorradingsproblemen schijnen onoverkomelijk. Niettemin staan al op 29 juni 1919, dus pas zeven maanden na de wapenstilstand, negen en zestig renners klaar voor de start van de 13de Tour de France, die 5.560 km lang is en uit 15 etappen

De winnaars uit 1912 : rechts Odile Defraye, kampioen van de 10de Tour de France. Links : nr. 3, Garrigou.

bestaat. Ditmaal wordt de Ronde op een zuiver individuele wijze verreden, elke hulp van buiten is verboden. Tijdens de ronde een nieuwigheid : op de avond van de tiende etappe neemt Henri Desgrange op voorstel van enkele journalisten het besluit dat dat de leider van het algemeen klassement tijdens de wedstrijd een gele trui zal dragen (de kleur van het krantepapier waarop « L'Auto », het organiserende autoblad, wordt gedrukt), waardoor hij makkelijker in het oog van de juichende massa zou vallen.

Aan Eugène Christophe valt in Gre-

HIER VOUWEN — NAAR BUITEN

Brambilla, toen Robic in de allerlaatste etappe, 140 km voor de finish, in de aanval kwam en de strijd beslechtte : de Belg Schotte won de laatste sprint, maar Robic werd nr. 1 in het algemeen klassement. En om zijn ererondje te rijden trok hij voor het eerst de gele trui aan !

In 1948 nog een laatste opflakkering van de vooroorlogse generatie. Tien jaar na zijn eerste triomf betoont Gino Bartali zich nogmaals de beste. Op de vierde plaats zien we de jonge Louison Bobet

En nu nemen we maar meteen een sprint : we zitten al bijna in onze dagen. In 1949 eerste zege van Fausto Coppi en eendagssuccessen van de jonge Marinelli, bijgenaamd de « Parkiet ». 1950 : eerste victorie van Zwitserland, dank zij Ferdi Kubler, de man met de lange neus en het onstuimige temperament. Het volgende jaar een nieuw Zwitsers meesterstukje, getekend Hugo Koblet, met een buitengewone brio volbracht. Géminiani wordt nr. 2. In 1952 opnieuw Fausto Coppi op de ereplaats, maar deze tweede zege-

HIER VOUWEN

...ERWEZENLIJKEN. LET ER OP DAT DIT DE BUITENKANT VAN DE VOUW IS!

Leducq, de populaire « Dédé », en de Franse ploeg veroveren in 1930 de eerste plaats. Het volgend jaar bewijst Antonin Magne op zijn beurt wat hij waard is en de ronde wordt dat jaar gekenmerkt door een sprintersduel in de vlakke etappen tussen Charles Pélissier (de jongste van de familie) en de Italiaan Di Paco. Leducq doet het met veel brio in 1932 nog eens netjes over, waarbij voor 't eerst een Duitser Stoepel nr. 2 wordt. En de Franse trust gaat door : Georges Speicher in 1933, Antonin Magne in 1934 (dank zij de kleine René Vietto, die zich in de Pyreneeën

digd dat ze zonder enige overtuiging reden.

Het volgende jaar greep er een incident plaats. Een duel tussen Alavoine en Thys werd handig uitgebuit door de Belg Heusghem, nr. 2 in de vorige twee ronden. Maar Heusghem krijgt een uur straf omdat hij een andere fiets heeft genomen en zijn landgenoot Lambot behaalt een tweede succes .. zonder ditmaal nog één enkele etappe te hebben gewonnen.

zwaar hij ook was, voortdurend het karakter van een sportieve ontmoeting, die binnen het bereik lag niet slechts van « fenomenen », maar ook van doorsnee athleten in goede conditie. Van de 110 startende renners haalden 41 de eindstreep. Om de finish werd een zware strijd geleverd tussen François Faber en Octave Lapize, bijgenaamd « de Krullenkop ». Lapize zou tot in 1914 bij alle grote wedstrijden een indrukwekkende reeks prijzen in de wacht slepen. Hij is de Pélissier of de Bobet van zijn tijd.

Vermeldenswaard is nog dat tijdens die Ronde van 1910 Garrigou tussen

overstromingen inzet, vormt een mijlpaal — en wat voor een ! — in de geschiedenis van de Tour : Henri Desgrange besluit de renners de beklimming van de Pyreneeënpassen Peyresourde, Aspin, Tourmalet en Aubisque op te leggen.

In die tijd waren de wegen nauwelijks meer dan paden, doordrenkt van de gesmolten sneeuw, ware modderpoelen ! « Ze komen er niet doorheen » ! riepen de zwartkijkers in hun sportkronieken uit ! Maar ze rekenden buiten de waard ! Niet alleen sloegen de tourhelden zich er wel doorheen, maar bovendien bewaarde de wedstrijd, hoe

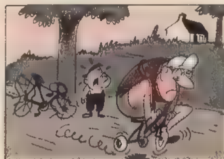


- 14 -

Eerst Henri Pélissier, dan Bottechia

Na twee jaar te hebben gemokt komen de gebroeders Henri en Francis Pélissier in 1923 weer aan de start. Henri beheerst met zijn sterke persoonlijkheid de hele ronde en leidt in de Alpen. Zijn eindoverwinning met meer dan een halfuur voorsprong op de Italiaan Bottechia verwekt stormen van geestdrift. Want vergeet niet dat de laatste Franse overwinning van 1911 dagtekent !

In 1924 wordt de eerste Italiaanse triomf begroet. Bottechia legt in Le



- 23 -

een jeugdige klimmer aan het licht, Antonin Magne.

1929 : Na twee jaar penitentie weten de renners de afzonderlijke start weer afgeschaft te krijgen. Deze aparte starts zullen echter weer worden ingesteld als het gemiddelde van een vlakke etappe geen 30 km/u. bedraagt, wat in Marseille trouwens gebeurt. De wedstrijd wordt tenslotte gewonnen door de Belg Dewaele, die zijn succes overigens alleen aan zijn ploegmaten te danken heeft. Hij was in de Alpen ziek geworden en hij stond op het punt om op te geven...

De revolutie van 1930

De Tour beleefde in 1930 een ommekeer in zijn geschiedenis met de vervanging van de merkploegen door nationale ploegen, welke formule tot in 1962 stand zou houden. Om deze « new look » Tour te financieren wordt er een reclamekaravaan voor het peloton uit de weg opgezonden. Feitelijk kruipt de Ronde hiermee in een nieuwe huid De « heldentijd » is voorbij. De pers en de radio werken soms zelfs overdreven op de « nationale eer » en verwekken daarmee een nooit gekende belangstelling voor de grote wielerwedstrijd.

- 26 -

Eugène Christophe, welke laatste kort voor de start zijn snor had laten afscheren, om zijn bijnaam « Oude Gallier » te logenstraffen, eindigt met de triomf van eerstgenoemde. Voor de eerste maal ook wint een Belg 't en Brussel bereidt Odile Defraye een jubelende ontvangst.

De Belgische wielersport komt nu trouwens in een voorspoedige periode. In 1913 en daarna in 1914 weet Philippe Thys op de voorgrond te komen, de eerste maal tegenover de onverslijtbare Garrigou, de tweede keer tegenover een jongere die heel bekend zou worden : Henri Pélissier.

Maar de tijd voor sport is al voorbij. Philippe Thys kan nog net naar zijn vaderland terugkeren. Dan volgt het Duitse ultimatum op 4 augustus 1914... Er komt oorlog

Twee en vijftig maanden lang wordt er aan oneindig veel belangrijker zaken gedacht dan aan het gepeddel van wielrenners. Amper gedenkt men in dankbare herinnering François Faber, die als vrijwilliger in het Vreemdelingenlegioen in 1915 op het veld van eer is gevallen, Lucien Petit-Breton, en Octave Lapize, in een luchtgevecht neergeschoten, om slechts deze drie voormalige winnaars te noemen.

- 17 -

noble voor het eerst de eer té beurt het zinnebeeldige kledingstuk aan te trekken. Maar helaas, in de voorlaatste etappe, terwijl hij juist een half uur voorsprong heeft in het klassement, breekt Christophe zijn vork. Net als in de Pyreneeën in 1913. Met het zoeken naar een werkplaats en het repareren van zijn fiets verspeelt hij zijn tijd en verliest hij de Ronde. En de Belg Firmin Lambot plukt er de vruchten van. Want ondanks de zege van Jean Alavoine in de laatste etappe, behaalt hij de eindoverwinning.

Elf renners maar, het laagste, aantal



- 20 -

De Ronde van 1939 speelt zich af in sfeer van angst, er hangt een oorlogsdreiging en de ware animo ontbreekt, vooral ook omdat de Italianen, de Duitsers en de Spanjaarden thuis zijn gebleven. Sylvère Maes die zich in de Alpen als een vis in 't water voelt, bouwt er een tweede zege op, ondanks alle inspanning van Vietto van wie men sinds vijf jaar nauwelijks meer had horen spreken en die toch nog op de tweede plaats eindigt

Na de oorlog

Ook nadat er weer vrede was, zou het nog acht jaar duren voor de Ronde Frankrijk weer op de drempel zou brengen. We komen nu al volop in onze tijd en alle namen zullen je voortaan vertrouwd in de oren klinken.

De eerste Tour na de hervatting wordt gewonnen door een vertegenwoordiger van het jongere geslacht, de kleine Breton Jean Robic. En het gebeurde in uitzonderlijke omstandigheden : iedereen verwachtte dat Vietto zou winnen, en naderhand de stoere

- 29 -

Nimes en Perpignan ternauwernood aan een ernstig ongeluk ontkwam. De moeren van zijn wiel waren voor de start losgeschroefd. Het wiel brak in een helling door en het was een wonder dat de renner er slechts met materiële schade afkwam. De waarheid over deze laffe aanslag is nooit aan het licht gekomen.

Een nog veel ernstiger ongeluk zou twaalf maanden later de Normandiër Dubos overkomen. Terwijl deze in de laatste etappe van de Pyreneeën na zijn etappe-overwinningen in Perpignan en Luchon in het algemeen klassement nr. 2 werd, viel hij bij de controle in Argeles bijna als slachtoffer van een werkelijke vergiftigingpoging. Er waren giftige stoffen in zijn voedsel gedaan. De dokter van het peloton verzorgde hem energiek, zodat Dubac met frisse moed weer verder kon rijden. Maar hij had heel wat kostbare tijd verloren en moest in deze Ronde waarin hij zich minstens de evenknie van Garrigou, de latere winnaar, had betoond, nu met de tweede plaats genoegen nemen. In deze zware wedstrijd waren al in het begin de beide grote favorieten, Petit-Breton (1ste etappe) en Lapize (4de) uitgeschakeld.

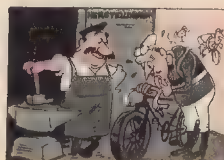
De Tour van 1912, gekenmerkt door tweegevecht tussen Odile Defraye en

- 16 -

dat ooit is geboekt, weten de wedstrijd te beëindigen.

1920 : Belgisch succes over de hele lijn. Philippe Thys, de winnaar uit 1913 en 1914, komt nog eens op de winnerslijst prijken van een Ronde waarin Henri Pélissier, uit ergernis over een boete, met een boze kop het bijltje erbij neergooit.

Van de Tour van 1921, gewonnen door de bescheiden Belg Léon Scieur — die pas in zijn twee en twintigste jaar het peddelen had geleerd — bleek tenslotte maar matig interessant, de renners waren zo door de hitte overwel-



- 21 -

opoffert, ofschoon hij aan de kop rijdt, rechtsomkeert maakt en zijn fiets aan zijn vleugelman overgeeft.

Maar de Belgen geven zich niet gewonnen. Romain Maes (twintig jaar) verovert in 1935 al de eerste dag de gele trui en behoudt deze tot in het Parc des Princes. En het volgend jaar overvleugelt zijn landgenoot en naamgenoot Sylvère Antonin Magne en wint met vlag en wimpel.

In 1937 incidenten : de Belgische ploeg is misnoegd over een Sylvère Maes opgelegde boete en ook over de onsportieve ontvangst door het Bordeause publiek en legt in de Franse havenstad het bijltje erbij neer. Daardoor komt het succes van Roger Lapébie nu als een paal boven water te staan.

Te meer nog omdat zijn gevaarlijkste rivaal, de Italiaan Bartali, ten gevolge van een vreselijke val al geruime tijd buiten spel is. Bartali zal in 1938 revanche nemen en in de Alpen de Belg Félicien Vervaecke overvleugelen. Dertien jaar na Bottechia ziet Italië eindelijk weer een van zijn zonen op de overwinningslijst verschijnen.

- 28 -

ZES WESTEUROPESE LANDEN

BINDEN ONDERLING DE STRIJD AAN

In alle kranten wordt uitgebreid geschreven over de « heidendaden » van de renners in de Ronde van Frankrijk, maar ook op athletiekgebied is er heel wat te doen.

Denk maar eens aan de tennistournooien, die te Wimbledon gehouden worden, of de roeiwedstrijden van Henley om nog maar niet te spreken van de zwemwedstrijden, die overal georganiseerd worden en waar heel interessante tijden gemaakt worden. Bovendien, en daar zullen we het vandaag in het bijzonder over hebben, worden de Zeslanden-athletiekwedstrijden voorbereid. Deze wedstrijden worden om de twee jaar gehouden (alleen in de oneven jaren, als er noch Olympische Spelen, noch Europese kampioenschappen zijn). Duitsland, Frankrijk, Italië, België, Nederland en Zwitserland vaardigen voor ieder onderdeel van het Olympische athletiekprogramma een athleet af, die ieder in slechts één nummer mogen uitkomen.

DUITSLAND VOOROP

In 1957 hadden deze ontmoetingen voor het eerst plaats in het Heyzel-stadion bij Brussel. Duitsland behaalde toen met het grootste gemak de overwinning, voor Frankrijk en Italië. In 1959 was dat te Duisburg ook het geval, met het enige verschil, dat Italië met Frankrijk van plaats verwisselde en in 1961 te Colombes was de uitslag dezelfde. Achter deze « drie groten » komt België als de « eeuwige » vierde, voor Zwitserland en Nederland als hekkensluiter.

Dit jaar zullen de « Zes » elkaar in Enschede (Overijsel) ontmoeten en niemand steekt het onder stoelen of banken, dat de uitslag met kloppend hart afgewacht wordt. Iedereen vraagt zich namelijk af of de Duitsers ook nu weer als overwinnaars uit de bus zullen komen, want vorig jaar hebben de Fransen de Duitsers verslagen in een tweelandenwedstrijd en ze zullen dus alles op alles zetten om ook in Enschede te triomferen. Ook de Italianen zijn niet voor de poes en zullen zich beslist mengen in de strijd om de drie mooiste plaatsen. Het eindklassement kan daarom misschien wel eens verrassingen brengen. In de achterhoede zullen de drie overige landen ook een verwoed gevecht leveren, want België heeft een paar sterke troeven in handen, denk maar eens aan de successen, die behaald zijn bij de lange-afstandswedstrijden. Nederland maakt er geen geheim van, dat het maar één doel voor ogen heeft : voor de Zwitsers op de lijst te komen. Die mogelijkheid bestaat, want de zonen uit het land van Wilhelm Tell hadden in 1959 maar anderhalve punt meer dan de Nederlanders.

Dit alles belooft dus wel het een en ander...

ENKELE FAVORIETEN

Aangezien de afvaardigingen van de verschillende landen nog niet bekend zijn, is het zeer moeilijk al voorspellingen over de uitslag te doen.

Toch kunnen we wel ongeveer bedenken, wie de eer van de Zes Landen zullen verdedigen. Voor Frankrijk zullen dat waarschijnlijk zijn : Piquemal, Delecour (100 m en 200 m), Jaby — zonder enige twijfel — (1500 m), Bernard (5.000 m), Bogey (10.000 m), Dugarreau, Delaune, Battista en Houvion voor de diverse springnummers, Macquet, Husson en Alard voor de werpnummers en Duriez voor de hordenloop.

Bij de Duitse afvaardiging zullen de volgende deelnemers wel van de partij zijn : Kinder (800 m), Flossbach (5.000 m), Janz (400 m horden), Steinbach (verspringen), Reimers en Fahsl in de werpnummers en von Moeltke bij de tienkamp.

Italië zal de keus wel laten vallen op de springer Ottolina, Mazza en Morale (horden), Galli en Cavalli (springnummers) en Macone en Lievore (werpnummers).

Voor België is het vanzelfsprekend de Europese kampioen steeplechase Gaston Roelants. Verder zal ongetwijfeld Aurèle Vandendriessche voor de marathon afgevaardigd worden, want tijdens de drie voorgaande Zeslandenwedstrijden wist hij dit nummer steeds op zijn naam te zetten. Voor de 5.000 m zal Allonsius wel gekozen worden en wat de 400 m betreft, zal alle hoop wel op Pennewaert gevestigd zijn.

De Zwitsers zullen naar alle waarschijnlijkheid alles op Laeng zetten, dè man voor de 200 m en de 400 m.

Nederland rekent zonder enige twijfel op successen van de gebrilde discuswerper Koch en de tienkamper Kamerbeek.

Voor West-Europa zullen de Zeslanden-athletiekwedstrijden een hoogtepunt van het sportseizoen 1963 betekenen en niemand hoeft er ook maar een moment aan te twijfelen, dat er verschillende nationale rekordtijden verbeterd zullen worden.



Aurèle Vandendriessche (België) wordt beschouwd als de beste marathonloper van het ogenblik (42,195 km).



De hoop van Frankrijk : Jazy, wereldrekordhouder, Europees kampioen en tweede op de Olympische Spelen.



Koch, de Nederlandse discuswerper, een der troeven voor de komende Zeslandenwedstrijden, heeft een zeer bijzondere stijl.

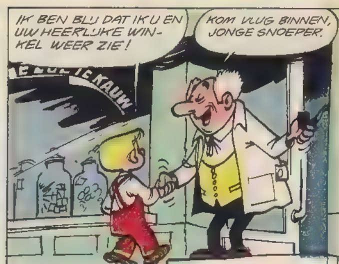
BEHAALDE REKORDS

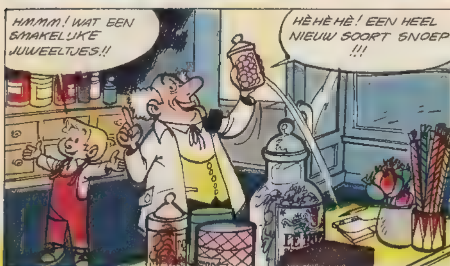
100 m	Berruti (Italië)	10.3	1961
200 m	Berruti (Italië)	20.8	1961
400 m	Kaiser (Duitsland)	46.6	1961
800 m	Moens (België)	1.49 1	1957
1.500 m	Bernard (Frankrijk)	3.45.8	1961
5.000 m	Konrad (Duitsland)	14.16.4	1957
10.000 m	Watsschke (Duitsland)	30.17.4	1961
110 m HORDEN	Mazza (Italie)	14.2	1959
400 m HORDEN	Morale (Italië)	50.5	1961
3.000 m STEEPLE CHASE	Boehme (Duitsland)	8.58.4	1961
HOOGSPRINGEN	Idriss (Frankrijk)	2.04	1961
VÈRSPRINGEN	Véron (Frankrijk)	7.50	1961
POLSSTOK HOOG	Lehnertz (Duitsland)	4.40	1961
HINKSTAPSPRONG	Cavalli (Italië)	15 72	1961
KOGELSTOTEN	Mecone (Italië)	18.62	1961
DISCUSWERPEN	Koch (Nederland)	54.20	1961
SPEERWERPEN	Macquet (Frankrijk)	77.96	1961
KOGELSLINGEREN	Fahsl (Duitsland)	61.32	1961
TIENKAMP	Tschudi (Zwitserland)	7.298 pnt.	1959
MARATHON	Vandendriessche (België)	2.26.36.4	1957
4 × 100 m ESTAFETTE	Frankrijk	40.4	1961
4 × 400 m ESTAFETTE	Duitsland	3.10.9	1961

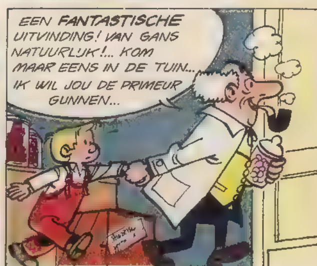

HET

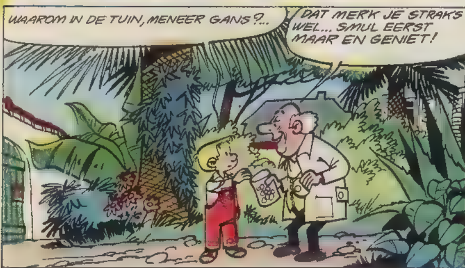
HET KAUWGOM

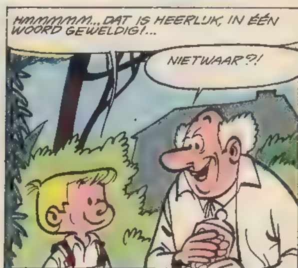

DAG MENEER GANS!
WEL, WEL! DAT IS ERIK, M'N TROUWSTE EN BESTE KLANT!
IN DE ZOETE KAUW


IK BEN BLIJ DAT IK U EN UW HEERLIJKE WINKEL WEER ZIE!
KOM VLUG BINNEN, JONGE SNOEPER.

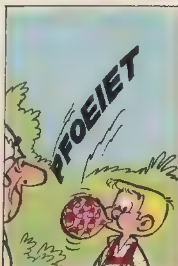

HMMM! WAT EEN SMAKELIJKE JUWEELTJES!!
HÈ HÈ HÈ! EEN HEEL NIEUW SOORT SNOEP !!!

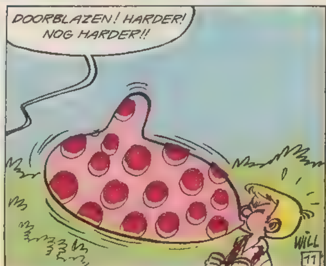

EEN FANTASTISCHE UITVINDING! VAN GANS NATUURLIJK!... KOM MAAR EENS IN DE TUIN... IK WIL JOU DE PRIMEUR GUNNEN...


WAAROM IN DE TUIN, MENEER GANS?...
DAT MERK JE STRAKS WEL... SMUL EERST MAAR EN GENIET!


HMMMMM... DAT IS HEERLIJK, IN ÉÉN WOORD GEWELDIG!...
NIETWAAR?!


GOED! EN NU MOET JE BLAZEN! ZO HARD JE KAN!!!
!


PFOEIET


DOORBLAZEN! HARDER! NOG HARDER!!
WILL
11

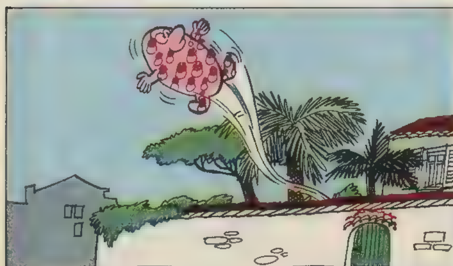
MYSTERIE

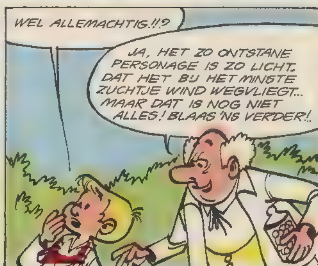
DOOR WILL
EN A. RAYMOND

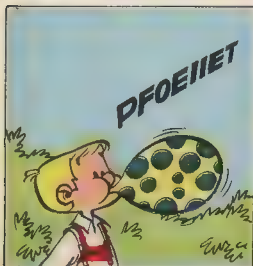
De brandweer van Patapon-aan-Zee heeft het razend druk, ziet Erik, als hij naar het snoepwinkeltje gaat.

JE HEBT EEN ARTISTIEKE BLAAS OVER JE!! BRAVO!!

!?!









Wordt vervolgd



De duikboot van de Drommels komt op zee de « Roemruchte » tegen.



















ZIJNE MAJESTEIT REBELLEERT

DOOR REMACLE





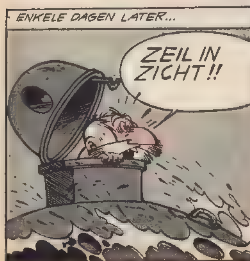


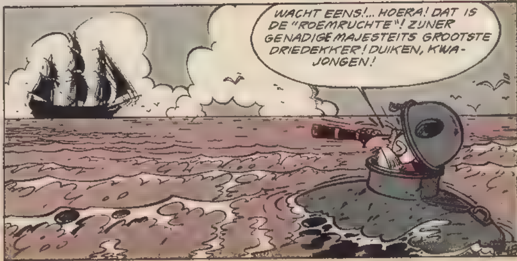












Wordt vervolgd

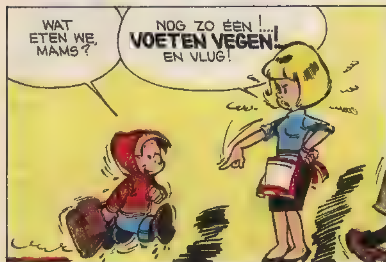
Bollie en Billie door Roba





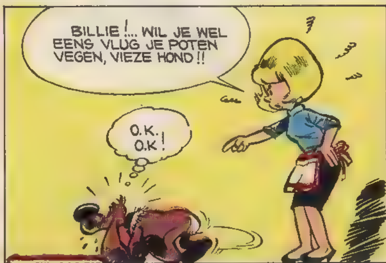




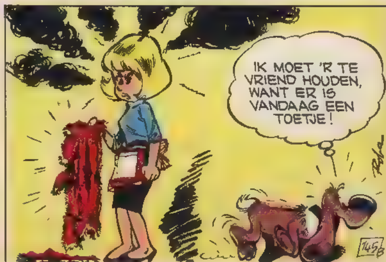












DE PAARD- OF HALFEZELS



De nazaten van de ezel die Jezus en Zijn Moeder naar Egypte bracht, hebben als herinnering aan het Goddelijk Kind allemaal een kruis op de rug als kenteken meegekregen.

Waarom vergat het Kind de Aziatische steppenezels? Waarom hebben deze wilde viervoeters, die nog in onze dagen van de vlakten in Iran tot aan de steile hooglanden van Tibet galoperen, alleen maar een gewone zwarte streep, die van de manen tot aan de staart loopt, in plaats van het verheven kruisteken?

Misschien wel heel eenvoudig omdat die « wilde ezels », kiangs, onagers en koelans eigenlijk geen volbloedezels zijn...

« Ik ben een paard, kijk maar naar mijn halfkorte oren, mijn ruggegraat zonder ezelkruis, kortom, naar mijn hele lichaamsbouw », zou de halfezel tegen de paarden kunnen zeggen.

« Ik ben een ezel, kijk maar naar mijn staart, met die staartpluim, naar mijn halflange oren, naar die zwarte aalstreep die over mijn rug loopt », zo verklaart hij daarentegen aan de ezels, net als de vleermuis uit een bekend fabel, die bij de vogels een vogel en mijn de muizen een muis wilde wezen.

Hij balkt en lust graag distels

De HALFEZEL is 1,20 m hoog en weegt bij de 200 kg. Het is een prachtig dier, met een veelbewogen leven, vol strijd en gedartel in de steppen en de bergen van het Mongoolse land.

Het mannetje van de halfezel leidt vrijwel hetzelfde leven als het hert. Na een concert van kreten die het midden houdt tussen het gehinnik van het paard en het gebalk van een ezel, na zo'n schallende uitdaging, levert hij op gezette tijden wilde tweegevechten met zijn mededingers om het bezit van een of meer ezelinnen die zijn kudde zullen vormen. Verscheidene van die « families » vormen een roedel, meestal aangevoerd door enkele oude mannetjes.

De halfezel is al even sober als de echte ezel. Met zijn eenvoudige landelijke smaak doet hij zich graag te goed aan... distels en andere stekelige planten. In de winter groeit er lang wollig haar op zijn huid, dat hem tegen de barre koud beschermt. Terwijl de herders en hun kudden voor de halfezels uit de weg gaan, jagen de ruiters uit die streken juist met lasso's op de dieren, want ze zijn verzot op hun vlees.

- Zoals de zebra in de Afrikaanse savannen, zoekt ook de halfezel graag het gezelschap van antilopen, en eveneens van moeflons en yaks.

Een ezel die voor gems speelt en een snelheidskampioen is

De grootste soort, de Kiang, bewoont de hoogvlakten van Pamir en Tibet. Deze halfezel is een schitterende klimmer en zijn kudden huppelen met de vlugheid van een gems, steeds onder leiding van een oude ezelin, over de steilste rotsen.

De Onager, de kleinste van de drie halfezels, leeft in Klein-Azië, Iran en het noordwesten van India. Deze kleinste wilde ezel is tevens zonder enige twijfel de snelste en maar zelden weet een ruiter hem in te halen.

Net als de Kiang leeft ook de Onager in troepen, maar hier voert altijd een mannetje de andere mannetjes, wijfjes en veulens aan.

In het Romeinse Rijk gold het vlees van de onager als een bijzondere lekkernij.

halfezel

Hausman 63

SD 218



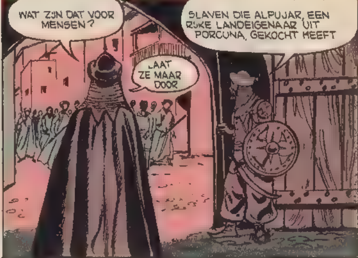
BEELDEN UIT DE WERELD-GESCHIEDENIS

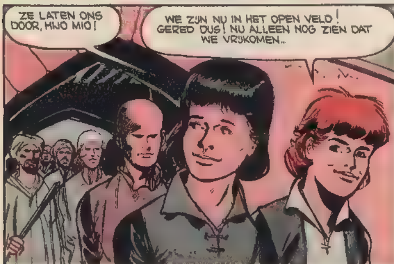
Timoer en Juan die in Cordova achtervolgd worden, sluiten zich

DOOR SIRIUS

TIMOER IN DE





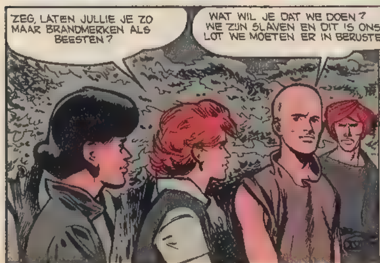














SCHADUW VAN DE CID

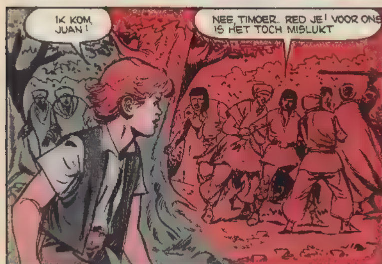






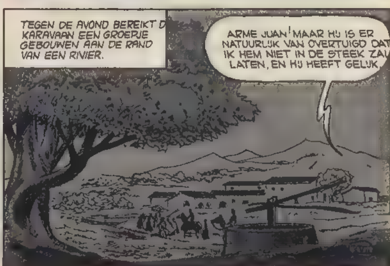












Wordt vervolgd

DE SPANNENDE VERHALEN
VAN OOM WIM

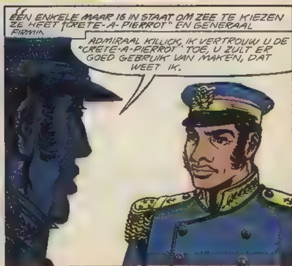
DE BLOK

ONLANGS HEEFT DE AMERIKAANSE VLOOT CUBA GEBLOKKEERD. IN HET BEGIN VAN DEZE EEUW GEBEURDE HETZELFDE MET HAÏTI DOOR ÉÉN ENKELE KANONNEERBOOT!

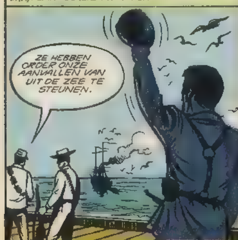


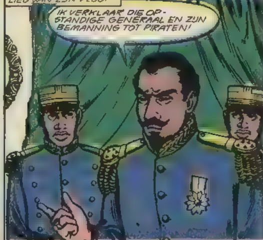






KADE VAN HAÏTI



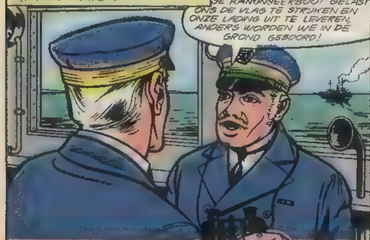


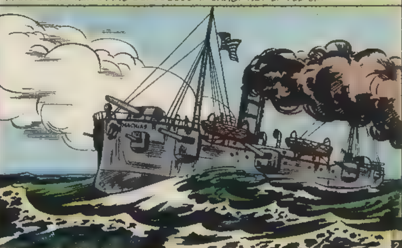










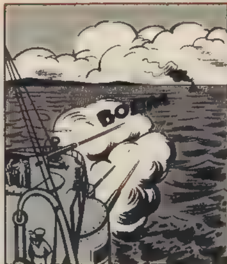


Vervolg →

DE BLOK

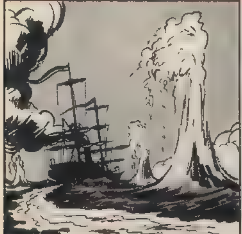
HET IS DE "MACHIAS", EN OP DEZE NIEUWKOMER...







TEGENOVER DEZE RESOLUTE HOUDING WACHT KILLECK NIET VERDER AF...



DE "CRETE-A-PIERROT" HEEFT MEER GELUK, EEN PAAR DAGEN LATER, MET DE DUITSE STOOMBOOT "MARCOMANIA", WIER LADING HIJ IN BESLAG NEEMT.





MAAR DAT ZAL HEM DUUR TE STAAN KOMEN...

GEEN ENKELE MOGENDHEID HEEFT DE STRIJDENDE PARTIJEN ALS OORLOGVOEREND ERKEND. ALLE ACHTTEN ZICH GERECHTIGD VRIJ DE ZEE TE BEVAREN EN TOEGANG TE KRIJGEN TOT DE HAITIAANSE HAVENS EN DE DUITSERS GAAN ALTIJD RECHT OP HUN DOEL AF... DE DAG NA HET GEVAL MET DE "MARCOMANIA" ONTVANGT DE COMMANDANT VAN DE DUITSE KANONNEERBOOT "PANTHER", KAPITEIN ECKERMAN, EEN BERICHT..



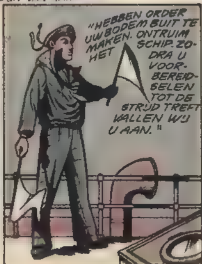
* EEN DER VOORNAAMSTE STEDEN VAN HAITI

METEEN BEGINT DE ACHTERVOLGING...



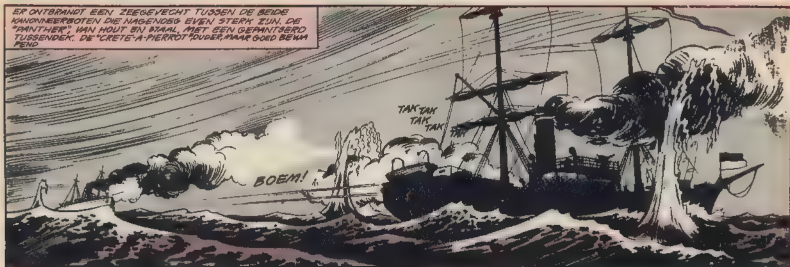
EN EEN PAAR DAGEN LATER, TEGEN DE AVOND





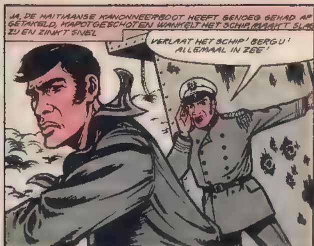
MAAR DAAR HEEFT KILLICK DITMAAL GEEN OREN NAAR..

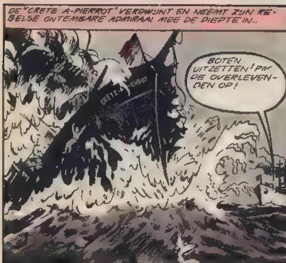



ER ONTBRANDT EEN ZEEGEVECHT TUSSEN DE BEIDE KANONNEERBOTEN DIE NAGENOEG EVEN STERK ZIJN. DE "PANTHER", VAN HOUT EN STAAL, MET EEN GEPANTSERD TUSSENDEK. DE "CRETE-A-PIERROT" OUDER, MAAR GOED BEWAPEND
TAK TAK TAK TAK
BOEM!


DE OPMERKELIJK GEOEFENDE DUITSERS ZIJN DE EERSTE DIE TREFFERS PLAATSEN. NA TIEN MINUTEN LICHT EEN ONTZETTENDE ONTPLOFFING HET ACHTERSCHIP VAN DE KAPER OMHOOG
BOEM
MIDDEN IN DE ACHTERSTE KRUITKAMER.


TWEE MINUTEN LATER VLIEGT OOK DE VOORSTE KRUITKAMER IN DE LUCHT.
BOEM
HIJ HEEFT ZIJN PORTIE GEHAD! STAAKT HET VUREN!


JA, DE HAITIAANSE KANONNEERBOOT HEEFT GENOEG GEHAD. AFGETAKELD, KAPOTGESCHOTEN WANKELT HET SCHIP, MAAKT SLAGZIJ EN ZINKT SNEL
VERLAAT HET SCHIP! BERG U! ALLEMAAL IN ZEE!


DE "CRETE A-PIERROT" VERDWIJNT EN NEEMT ZIJN REBELSE ONTEMBARE ADMIRAAL MEE DE DIEPTE IN..
BOTEN UITZETTEN! PIK DE OVERLEVENDEN OP!


EN NA DE STRIJD KOMT HET UUR VAN MEDELIJDEN


HET VERLIES VAN DE "CRETE-A-PIERROT" MAAKTE WELDRA EEN EINDE AAN HET OPROER MAAR HAITI HAD GEEN VLOOT MEER! HET WAS DE EERSTE SCHIPBREUK VAN EEN OORLOGSBODEM IN DE XXSTE EEUW, MAAR HELAAS NIET DE LAATSTE.


U WIL ME ZEKER VERMOORDEN OM M'N MIJN TE KUNNEN INPALMEN! MAAK HET DAN KORT!
KRAAM GEEN DOMHEDEN UIT EN LAAT JE ARMEN ZAKKEN!...


WAAR KUNNEN WE EVEN RUSTIG PRATEN?
DAAR IN DE SCHOOL. ER STAAN BANKEN.


SCHOOL


De driehoek
DE INWONERS HEBBEN DE STAD WERKELIJK IJLINGS VERLATEN..
WAT WOU U VAN ME?
17A


HET GERUCHT LOOPT DAT U EEN TOVENAAR BENT; OM WELKE REDEN WEET IK NIET... EN ZE WILLEN U HIERVANDAAN JAGEN.
TOVENAAR? ALS IK ER EEN WAS, TOVERDE IK GOUD IN DE MIJN!


DIE STOMME, BIJGELOVIGE LUI IN BINGO CREEK ZOUDEN ER NIET VOOR TERUGDEINZEN JE OP TE KNOPEN... IK HEB EEN PLAN OM ZE ERVAN TE OVERTUIGEN DAT HIER NIETS BOVENNATUURLIJKS GEBEURT.


EEN POOSJE LATER
NU, VOELT U ERVOOR?
ALS U EROP STAAT EN ALS U DENKT DAT 'T LOSLOOPT, MIJ BEST!


EN... LUCKY LUKE..
JA?


DANK JE, JONGEN!


EN NU ZIEN DE BURGERS VAN BINGO CREEK TE OVERTUIGEN..
IK BEN GEEN SLECHT PAARD, MAAR DAT HEEN EN WEER GERIJ BEGINT ME MOE TE MAKEN.
17B

SPOOKSTAD

Morris en Goscinny

De oude Powel, de enige bewoner van de spookstad, wordt nu van tovenarij beschuldigd. Lucky Luke onderzoekt de zaak.

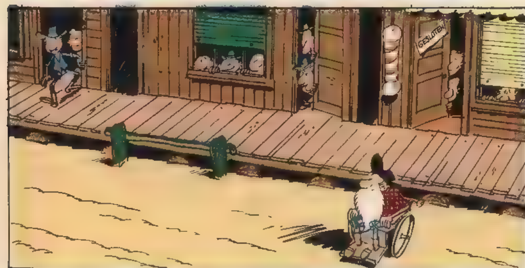




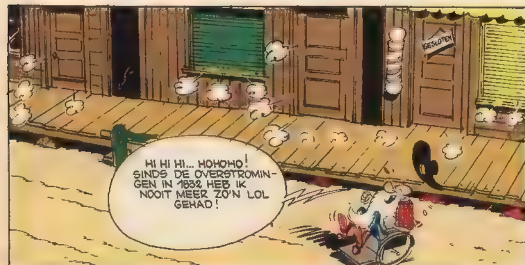


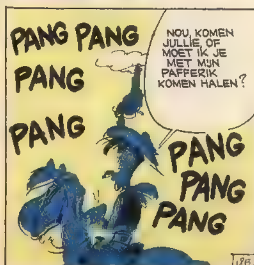






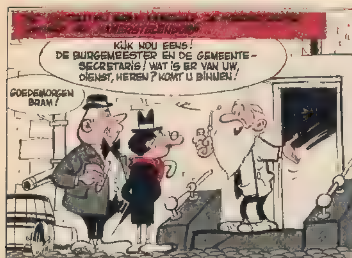






Wordt vervolgd

ZIJN HONDERDSTE VERJAARDAG !





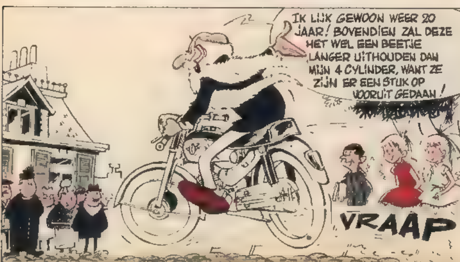














ROCKET : 10.600 F

Een gratis dokumentatie wordt toegezonden op aanvraag op

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre N.V. - Herstal



DE RODE DUIVELS

VERVOLG VAN BLZ. 3

ruk aan de stuurknuppel en het toestel bevindt zich weer in de normale stand. Rook! En nu direct kijken waar ieder zich bevindt! De leader overziet de situatie, geeft vlug een paar aanwijzingen.

« Nummer 4 gaat te vlug... nummer 3 wat meer gas... denk erom, dat we precies op hetzelfde punt uit moeten komen! »

De piloten worden gehinderd door het scherpe zonlicht, maar gelukkig geeft de witte rooksliert heel duidelijk ieders positie aan. De ogen van de vliegers vliegen van de een naar de ander. Links en rechts is een collega en recht voor komt er eentje recht op je af... brrr... wat gaat dat hard.

En dan is het opeens gebeurd!

Kalm klinkt de stem van de leader.

« Reform! » (Gewone formatie hernemen.)

Ze gaan allemaal achter de leader aan... nog 100 m... nog 50 m... 20 m... 5 m... 1 m en de diamantformatie is een feit.

Voor het laatste vliegen ze heel laag met topsnelheid over, maar om zoveel mogelijk weerstand te ondervinden van de lucht, zijn het landingsgestel en de flaps al uit en « samen uit, samen thuis » landen ze tegelijk! Terug in de hangar worden de motoren afgezet... De « Rode Duivels » springen uit hun « raspaardjes » en zijn blij dat ze hun benen weer kunnen strekken. Een sigaretje slaan ze ook niet af. Je kunt je wel voorstellen, dat ze moe zijn na dat plotselinge veranderen van snelheid, de scherpe bochten en die krachtige druk, waar ze soms aan blootgesteld waren. Toch zijn ze heel tevreden, want opnieuw hebben ze een overwinning behaald op de mechaniek... en wat ook heel belangrijk is, ze vormen een prachtig team met zijn vieren en dat is wel nodig, anders is dit soort acrobatiek absoluut onmogelijk. Maar daarmee is het voor onze piloten niet afgelopen, want dit soort spelletjes speel je niet zomaar vanzelf. Er moet heel wat geoefend en geprobeerd worden, voor alles van millimeter tot millimeter en van sekonde tot sekonde uitgedokterd is en hermetisch in elkaar zit. Majoor Deprins zegt ook nu direct wat er niet helemaal juist was en waar verbeteringen aangebracht kunnen worden. Hij laat alle figuren nog eens de revue passeren en geeft aanwijzingen.

« En ik ben er zeker van, dat de volgende show nog beter zal worden », zegt hij en glimlacht naar zijn kameraden.

Zo, nu mogen de acrobaten wat uit gaan rusten, maar daarna zullen ze moeten gaan kijken wat er dan op het programma staat voor het 7e eskadrille, want er is altijd wel wat te doen!



Storm over Roccandor









(Wordt vervolgd.)

De keuze van de F 104 G Starfighter door de Belgische Luchtmacht (zie onze prijsvraag op bladz. 2 en 3) heeft hevige beroering in de pers verwekt. Onze medewerker Wim Dannau geeft zijn mening over

De oorlog van de vliegtuigbouwers

« NOU, zeg ! »

Jan kijkt even naar me op. Zijn vinger wijst naar het avondblad dat opengevouwen voor hem ligt. Een hele pagina wordt in beslag genomen door een advertentie. Een messcherp profiel bekroont een reclameslagzin die boekdelen spreekt :

« Het machtigste gevechtstoestel dat ooit is gebouwd... Mach 2... In serie vervaardigd », waarop naam en adres van de constructeur, een bekende Amerikaanse firma, volgen.

« Adverteren in een krant voor een jachtvliegtuig ! Heb je ooit ! » Jan heeft daar niet van terug.

En toch is dat geen verspilling en geen kostbare gril van een bloeiende onderneming. De constructeurs weten het drommels goed : de lezer van die krant zal nooit van zijn leven zo'n gevaarte aanschaffen. Het kost trouwens honderd miljoen Belgische frank.

Waarom dan zo'n advertentie ?

Die is een element in de verwoede concurrentie van de reuzenvliegtuigfabrieken, de doofstomme oorlog van de constructeurs.

Verkopen of ondergaan !

De constructeurs raken zelf verstrikt in de vooruitgang van de techniek. Ze moeten **hun** vliegtuig verkopen of ondergaan. De regeringen van de diverse mogendheden kopen **één** toestel per kategorie. De andere fabrikanten moeten op zij gaan, andere markten opsporen, een nieuw toestel lanceren of... van het toneel verdwijnen.

Nee, de vertegenwoordigers van de vliegtuigbouwers schieten niet met kogels naar elkaar.

Ze wetten andere wapens die Public Relations, Grote Dagbladpers en Reclame heten. Terwijl ze hun vliegtuigen aan de betrokken regeringen voorstellen, ontketenen ze tegelijkertijd een operatie in de kranten om de publieke opinie voor te bereiden, warm te maken en zelfs tot een ommekeer te brengen.



De eerste eskaders van Mirage III C zijn in dienst. De piloten van de Luchtmacht hebben hun ruimtepak aangetrokken.

« Meneer X, u moet weten dat uw land ons jachtvliegtuig nodig heeft, het is trouwens het beste ter wereld Het komt wel wat duurder uit, maar... uw veiligheid hangt ervan af. »

Dit thema brengt een reusachtige machine in beweging. Om te beginnen nodigt het departement « Public Relations » de pers uit voor een grootscheepse receptie, ja, er worden zelfs vorstelijke diners aangeboden aan de journalisten van de vakbladen. Tussen de « forel in gelei » en de « canard à l'orange » worden er heel wat nieuwtjes geslikt. Elke constructeur bouwt natuurlijk het snelste of het zuinigste of het sterkste vliegtuig.

Op zijn kantoor wordt de vakjournalist natuurlijk overstroomd

De nieuwe Mirage III R voor fotografische verkenning.

met persmededelingen, foto's, documentatie, waarin vliegtuig A of B natuurlijk wordt opgehemeld.

Nadat hij alles heeft verwerkt, broedt hij dan een tekst uit die hij als heel objectief en ter zake kundig beschouwt. Zijn artikel verschijnt op blz. 6. Wat een verrassing... Hij treft op bladzijde 4 een advertentie aan voor het vliegtuig dat hij in verdediging heeft genomen. De Reclamedienst van de constructeur heeft kwistig alle belangrijke dagbladen de hand gesmeerd. Overal verschijnen lappen van advertenties. De volgende dag kent de hele bevolking van het land vliegtuig A.

Ook de regering en heus niet alleen doordat de ministers ook kranten lezen.

Zijne Excellentie de Minister van Defensie krijgt het zwaar te verduren, een geroutineerd, voortvarend ploegje vertegenwoordigers, ingenieurs, economen bestoken hem zonder ophouden, maar ook de leden van het parlement, de hoge militairen moeten er aan geloven. Kortom, allen van wie de keus van het vliegtuig afhangt.

De weddenschappen zijn geopend

Is dit een overdreven beeld ?

Wel, we hoeven maar even de geschiedenis van de orders op jachttoestellen van de laatste vijf jaar na te gaan... In 1956 had in alle landen van Europa het uur van hernieuwing van de luchtmacht geslagen. In Frankrijk bestond er geen probleem, de verouderde Mystère IV zouden door de Mirage III worden vervangen (allebei waren ze trouwens gebouwd door de Générale Aéronautique Marcel Dassault). Voor de Engelsen idem. De Hawker Hunters van alle type zouden vervangen worden door de geduchte English Electric P1B Lightning van eigen bodem. Voor de andere N.A.T.O.-landen en in het bijzonder Duitsland, België, Nederland en Italië stelde zich nog een bijkomend probleem : de keuze ! Duitsland dat zich als klant nr. 1 moest uitspreken ten behoeve van zijn zich volop ontwikkelende luchtwapen, was natuurlijk het eerste doelwit van de constructeurs. De Minister van Defensie Strauss zag de dossiers op zijn bureau zich steeds hoger opstapelen.

- GROOT-BRITTANNIË : English Electric P1B Lightning, te koop voor 120 miljoen B. frank, leverbaar over vijf jaar, tweemotorig, Mach 2.

- VERENIGDE STATEN : Lockheed F 104 G Starfighter te koop voor 56 miljoen Belgische frank, kan worden gebouwd in Duitsland, voor welk land het toestel is ontworpen (F 104 G (erman)), Mach 2.

-ZWEDEN : Saab J 35 Draken, prijs nader overeen te komen, licht gevechtsvliegtuig met dubbele deltavleugel, Mach 1.6.

- V.S. : Northrop Freedom Fighter N 156 F, speciaal ontworpen voor de N.A.T.O.-landen, in de V.S. gefinancieerd door het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Prijs : 50 miljoen. Proefmodel wordt getest.

Er zijn nog andere, altijd tamelijk rijk aan kenmerkende bijzonderheden, de Republic F 105 Thunderchief van honderd miljoen en de Gruman Cougar van 75 miljoen. Eén dossier blijft hopeloos leeg, het draagt het etiket FRANCE G.A.M.D. Mirage III... Op het ogenblik dat het gevuld begint te raken, hebben de Duitsers hun keus al laten vallen op de Lockheed. Niet omdat die nu bepaald het beste is, maar omdat, zoals de Heer Strauss het onomwonden zegt, dit vliegtuig het vlugst in gebruik kan worden genomen.

De F 104 G Starfighter, een twaalf ton zware pijl, is letterlijk zijn gewicht aan goud waard.

De Générale Aéronautique Marcel Dassault heeft geen kans gezien haar vliegtuig af te zetten en met reden. Ze heeft namelijk van de regering geen toestemming kunnen krijgen om de leiding van de verkoopsdienst naar Duitsland te sturen. Zo staan dus de Franse Ambassade en enkele hoge omes tegenover de jeugdige, voortvarende ploeg van Lockheed.

De uitkomst van deze krachtmeting hoeft niemand te verbazen. Als de specialisten van Dassault op de lange duur de gelegenheid en de toestemming krijgen om zich ook in strijd te werpen, dan is de teerling — voor de F 104 G — al lang geworpen.

Sterren ingeschakeld

Na Duitsland wenden de constructeurs zich tot Benelux. Nederland en België vormen een markt voor ± toestellen. Dit is de « gold rush » uit het Atoomtijdperk !

De grote hotels in Brussel worden gewoon belegerd door de vier teams die nog meedoen : LOCKHEED, NORTHROP, REPUBLIC en DASSAULT, drie Amerikaanse reuzen en een Europeaan... In de bar van een hotelpaleis bomen twee burgers met een militair.

« Europeanen kunnen alleen maar een Europees vliegtuig bestellen. Voor mij, Heren is de zaak al beklonken. België en Nederland hebben een fatsoensplicht : de Mirage III van de Générale Aéronautique Marcel Dassault te bestellen. »

Maar de militair is het er niet mee eens :

« De Mirage III heeft, dat mogen we niet vergeten, nog altijd niet bewezen wat hij waard is, meneer de ingenieur ! »

Hier wordt hij heftig in de rede gevallen.

« Wat zegt u daar ? En wie vliegt er *horizontaal* met Mach 2 ? » De betrokken ingenieur is verbolgen.

« Het is toch maar het snelste gevechtsvliegtuig van het vasteland. Het is voor onverschillig welke opdracht te gebruiken. Het wordt voorzien van de allernieuwste electronische apparatuur, en niet te vergeten, het is ook het goedkoopste van de vier concurrenten. »

De militair, die het hemelsblauwe uniform van de Belgische



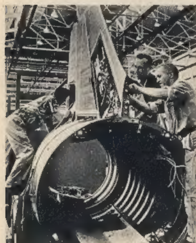
De Mirages III C doen o.m. dienst in het beroemde « Ooievaars »-eskader van Guynemer.



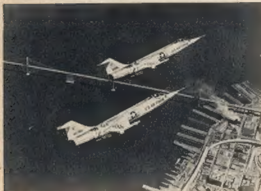
Mirage III C. Het vijfde toestel is voorzien van hulptanks.



Een Starfighter op de proefbank bij Lockheed in Californië.



F's 104 G worden gebouwd in België, Nederland, West-Duitsland, Italië, Japan, Canada en in de Verenigde Staten.



Twee F's 104 C van het Amerikaanse Tactical Air Command.



De eerste F's 104, getooid met het Duitse IJzeren Kruis, waren oefentoestellen.

Luchtmacht aanheeft, is het er lang niet altijd mee eens :

« Precies ! Laten we 't eens over de electroniek hebben. Wanneer zal die veelgeprezen volautomatische geschutsuitrusting nu eens eindelijk klaarkomen ? Vertel me dat eens ! »

Het antwoord is striemend, maar bewijst niets :

« Stellig eerder dan die van de andere vier. »

Er zijn beslist argumenten pro en contra, dat zien de Belgische en Nederlandse ministers al spoedig in. De Nederlands-Belgische commissie van fabrikanten en burgers verwerpt eenstemmig de aanschaffing van slechts één enkele jager, de Lockheed F 104 G Starfighter en spreekt zich met min of meer geestdrift uit voor de drie andere.

De militaire missie erkent harerzijds maar één « goed » vliegtuig, die zelfde F 104 G en wijst de drie favorieten van de Industriële commissie af.

De « Sterrenjager »

Maar wat is die jager, die zoveel stof doet opwaaien, toch voor een toestel ? Binnenkort kent zowat iedereen zijn signalement.

Constructeur : Lockheed (Californië, U.S.A.)

Omschrijving : F (Fighter = jager). 104 G (German = Duits).

Naam : Starfighter (sterrenjager).

En wat de ster betreft, deze schittert vooral in de koppen van de kranten en de advertenties van Lockheed.

In de pers loopt het bijna op vechten uit.

Wat de « pro's » schrijven

« De F 104 A, B en C, voorlopers van de F 104 G, die in dienst zijn bij de U.S.A.F. (United States Air Force, Luchtmacht van de V.S.), houden zeven klimrecords, het absolute hoogte- en snelheidsrecord. »

« De Starfighter is van opzet het vooruitstrevendste van de wereld. »

« De F 104 G is besteld door Japan, Canada en Duitsland, omdat hij voor de laagste prijs het grootste geschutsvermogen heeft. »

« De Starfighter die in Nederland of België gebouwd wordt, zal minder duur uitkomen dan ieder andere vliegtuig, omdat hij ook door andere Europese landen in serie wordt aangemaakt. »

Ook de « contra's » hebben stevige argumenten

« De F 104 G zal met al zijn accessoires ons tenslotte meer kosten dan een van de andere drie. »

« De F 104 G is het gevaarlijkste toestel dat ooit door Amerika in dienst is genomen. Hij heeft het grootste aantal « kraken » beleefd van alle naoorlogse gevechtstoestellen. Er zijn al twaalf proefpiloten mee om het leven gekomen. »

« De Generale Staf van de U.S.A.F. heeft de bouw van de F 104 stopgezet (versies A, B en C) ten gunste van een van de tegenwoordige concurrenten van dat toestel. De F 104 G versie bestaat trouwens nog alleen op papier. »

Duitsland : de teerling is geworpen

Net op het ogenblik dat bewierokers en verguizers van de Mirage III of van de F 104 aan het plukharen zijn, ontvangen de voornaamste journalisten op vliegtuiggebied een telegram van het bureau publieke relaties van Lockheed :

« DUITSE REGERING BESLUIT ORDER OP 300 F'S 104 G OP 665 TE BRENGEN - STOP - VANDAAG BEVESTIGD - STOP »

Dat betekent meteen de genadeslag voor de Mirage III, want Duitsland maakt direct aan de Belgische en Nederlandse regeringen bekend : « Zijn bereid u een deel van die bijkomende toestellen te laten bouwen als u ook de F 104 G bestelt. » Het financiële voordeel voor Benelux aan dit voorstel verbonden springt in het oog.

F's 104 of onderdelen van dit toestel bouwen voor Duitsland betekent voor de Lage Landen een winstsaldo van miljoenen aan deviezen. Zo'n aanbod mag niet afgeslagen worden en de Mirage III wordt dan ook definitief door de Hollanders geschrapt. België overlegt nog... Maar het zwicht tenslotte ook voor het aanlokkelijke aanbod. Deze beslissing houdt in dat Lockheed ook de Italiaanse markt al zo goed als zeker in zijn zak heeft. Want wat kan de Italiaanse regering anders doen ? Dus bestelt zij ook F's 104 G. Lockheed heeft alle Europese markten veroverd, zijn orderboek telt al meer dan 1000 toestellen.

Zwitserland zegt Mirage

Maar in Zwitserland gaat men niet over één nacht ijs, heet het. Als de Helvetiërs hun vliegend materiaal moeten vernieuwen, dan wegen ze alle voor- en nadelen haarfijn af — daar is alles mee gezegd.

De Bondsluchtmacht heeft een keuze uit de eerder genoemde vliegtuigen, de F 104 G, die door Canada, Japan, Duitsland, Nederland, België en Italië zonder uitzondering zijn aanvaard. Maar tot ieders verrassing wordt dit toestel al in de eerste ronde verworpen.

Een kolonel van het Zwitserse leger verklaart na het besturen van een F 104 ronduit :

« Dit is geen vliegtuig, dit is een baksteen die door een straalmotor wordt geduwd. Straalmotor weg, pffft, vliegtuig weg, pffft, piloot weg. »

In Zwitserland halen twee vliegtuigen de finale, de SAAB Draken (door Benelux nog niet in overweging genomen) en de DASSAULT Mirage III. Bij een grote officiële competitie in het publiek kon de werkelijke waarde van de beide vliegtuigen aan de praktijk worden getoetst : en toen won de Mirage III het

- door zijn uitzonderlijke wendbaarheid zelfs bij hoge snelheid ;
- door zijn vermogen om horizontaal met Mach 2 te vliegen gedurende een tamelijk lange tijd ;
- door zijn totale superioriteit op het stuk van verscheidenheid in de bewapening.

Bij Dassault brak een storm van geestdrift los. De Mirage III vindt eindelijk zijn weg naar het buitenland. De striemendste logenstraffing die de voorstanders van de F 104 G ooit te incasseren kregen, waardoor het toestel op slag van de volgende competities wordt uitgesloten. Australië bestelt de Mirage III, evenals trouwens de Staat Israël. Zuid-Afrika volgt hetzelfde voorbeeld. Er zullen in de wereld evenveel Mirages III worden gebouwd als F's 104 G !

De constructeurs staan klaar voor een nieuwe oorlog.

Wim Dannau.

Abonnementen op Robbedoes

België : 1 jaar 520 F ; 6 maanden : 260 F 3 maanden : 130 F.

Kongo : 1 jaar : 560 F ; 6 maanden : 280 F ; 3 maanden : 140 F.

Overige landen : 1 jaar : 570 F ; 6 maanden : 285 F ; 3 maanden 143 F.

Nederland : 1 jaar : Fl 33,80 ; 6 maanden : Fl 16,90 ; 3 maanden Fl 8,45.

Nieuw Guinea, Nederlandse Antillen, Indonesië en Suriname : 1 jaar : Fl 38 ; 6 maanden : Fl 19 ; 3 maanden : Fl 9,50.

Voor Nederland : gironummer 211714 van de Uitgeverij J. Dupuis, Laan van Meerdervoort 129, Den Haag.

Voor België : P.C.R. 3621.59 van de Uitgeverij J. Dupuis, Centrumgalerij, Blok 2, Brussel 1.



OPLOSSINGEN VAN BLADZ. 22
WAT EEN RUND

SPEL Nr. 1.
1. Buffel. - 2. Zeboe. - 3. Bizon. - 4. Yak. - 5. Oeros.

SPEL Nr. 2.
De koppen 3 en 5 zijn eender.

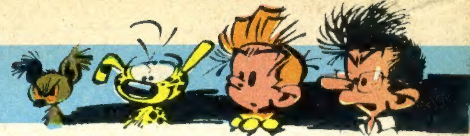
SPEL Nr. 3.
1. Picador. - 2. Matador. - 3. Banderillero.

SPEL Nr. 4.
Nee, het is lamsbont.

SPEL Nr. 5.
De stier mag niet met de leeuw worden verward !



ORM OP Bretzelburg



Robbedoes en Swift gaan naar de koning van Bretzelburg.





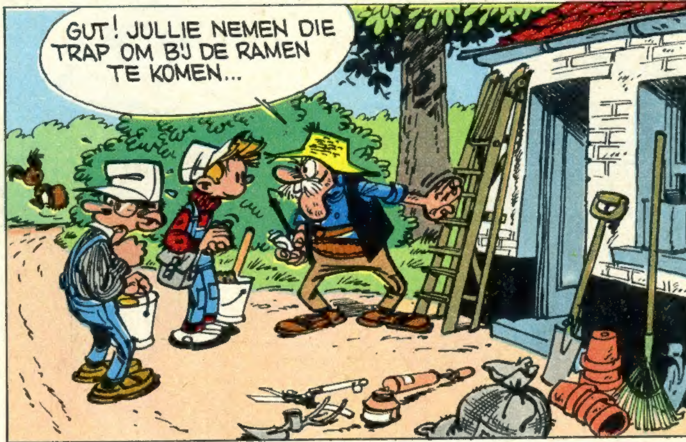




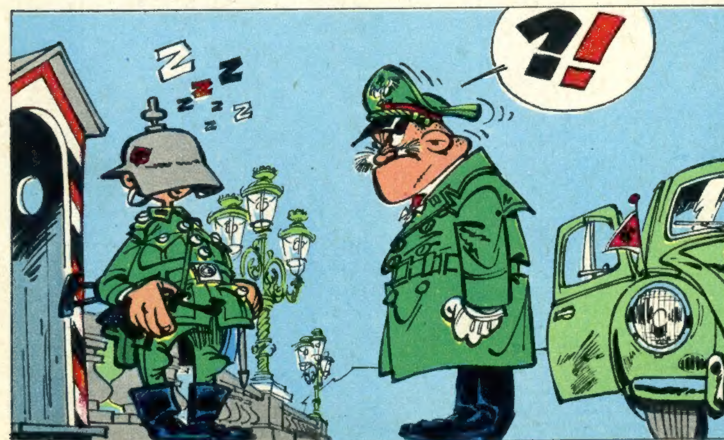


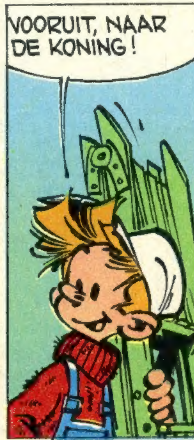














Wordt vervolg

UITGEVERIJ J. DUPUIS, Zonen en Co. - Den Haag, Laan van Meerdervoort, 129
Brussel 1, Centrumgalerij, Blok 2